



**Datum**

2018-03-28

**Diariernr**

18/00120

# Årsredovisning 2017

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 31 december 2017**

**Fastställd av förbundsdirektionen 2018-03-28**

## Innehåll

Fem år i sammandrag.....	3
Ordförande och myndighetschef har ordet .....	4
Vårt uppdrag .....	6
Beslutat i förbundsdirektionen.....	7
Ett händelserikt år .....	11
Förvaltningsberättelse.....	13
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	13
Vision och mål.....	18
Ekonomisk analys.....	40
Medarbetare .....	57
Ekonomiska rapporter.....	59
Redovisningsprinciper .....	63
Ekonomisk ordlista .....	64

## Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)	2017	2016	2015	2014 <sup>1</sup>	2013
<b>KOSTNADER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
• landsbygdstrafik	-245,6	-233,6	-227,2	-226,9	-233,2
• tätortstrafik	-175,5	-163,3	-161,8	-134,1	-107,9
• tågtrafik	-45,5	-39,8	-31,6	-30,8	-35,0
Särskild persontrafik	-108,2	-104,3	-107,5	-111,8	-108
Administrativa kostnader	-52,4	-49,5	-46,7	-49,3	-42,4
Stationsavgifter	-1,8	-1,8	-1,8	-	-
Avskrivning bussar	-2,9	-2,9	-2,9	-1,6	-
Avskrivning biljettmaskiner	-0,7	-5,0	-5,0	-5,0	-7,0
Övriga avskrivningar	-0,4	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1
Övriga kostnader	-	-0,1	0	-2,2	0
<b>Totala kostnader</b>	<b>-633,0</b>	<b>-600,5</b>	<b>-584,6</b>	<b>-561,8</b>	<b>--533,6</b>
<b>INTÄKTER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
• biljettförsäljning	105,9	105,6	106,5	84,9	57,4
• skolkort	24,3	27,0	29,8	43,8	52,8
Övriga intäkter	9,5	10	12,0	13,9	22,2
<b>Totala intäkter</b>	<b>145,0</b>	<b>142,9</b>	<b>148,3</b>	<b>142,6</b>	<b>132,4</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-488,5</b>	<b>-457,6</b>	<b>-436,4</b>	<b>-417,8</b>	<b>-401,2</b>
<b>Jämförelsestörande poster</b>	<b>8,1</b>	<b>0,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Kommunala biljettsubventioner</b>	<b>89,2</b>	<b>76,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Medlemsbidrag</b>	<b>396,0</b>	<b>382,0</b>	<b>436,6</b>	<b>418,9</b>	<b>401,2</b>
<b>Resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>0</b>
<b>Produktionsinformation</b>					
	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>PRODUKTIONSKILOMETER (exkl särskild persontrafik)</b>					
Landsbygdstrafik	8 301 065	8 526 550	8 514 078	8 370 063	8 970 895
Tätortstrafik	4 552 565	4 704 801	4 655 796	4 547 322	4 626 123
<b>Total produktionskilometer</b>	<b>12 853 630</b>	<b>13 231 351</b>	<b>13 169 874</b>	<b>12 907 385</b>	<b>13 597 018</b>
<b>BRUTTOKOSTNAD KR/KM<sup>2</sup></b>					
Landsbygdstrafik	-29,59	-27,51	-26,69	-27,11	-26,00
Tätortstrafik	-38,55	-34,75	-34,75	-29,49	-23,32
<b>Total bruttokostnad/km</b>	<b>-32,76</b>	<b>-30,09</b>	<b>-29,54</b>	<b>-27,95</b>	<b>-25,09</b>
Förändring i %	9%	2%	6%	11%	3%
<b>Skattesubventionsgrad</b>					
	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Skattesubvention <sup>3</sup>	77%	75%	74%	78%	83%

<sup>1</sup> I fördelningen av bruttointäkter och bruttokostnader återfanns under vissa poster från 2014 och tidigare nettokostnader med. Detta är fördelat och därför är siffrorna något annorlunda i år jämfört med tidigare årsredovisningar. Detta görs för att få bättre jämförbarhet mellan åren.

<sup>2</sup> Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

<sup>3</sup> Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

## Ordförande och myndighetschef har ordet

Att investera i kollektivtrafik är att investera i samhällsnytta och hållbar utveckling. Kollektivtrafiken gör samhället tillgängligt genom de möjligheter den ger människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. En väl fungerande kollektivtrafik vidgar arbetsmarknadsregioner och gör det lättare för företag och organisationer att rekrytera.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har beslutat om nya mål för länets kollektivtrafik. Övergripande målområden för det kommande regionala trafikförsörjningsprogrammet med målhorisont år 2030 är hållbarhet, resenär, tillväxt och medarbetare. Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att lyckas med det arbetet krävs att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka.

Sveriges kollektivtrafik har utvecklats kraftigt under senare år. Stora investeringar har gjorts i regional tågtrafik och trafikavtal. Likt många kommuner och regioner har Västernorrland ekonomiska utmaningar som innebär en ständig strävan efter ökad resurseffektivitet. Resurserna används bäst om vi inom kommunalförbundet strävar åt samma håll – mot en sammanhållen regional kollektivtrafik.

Kommunalförbundets medlemmar har höga ambitioner och prioriterar satsningar på vissa resenärsgupper genom att kraftigt subventionera resandet. Subventioner ökar resandet men innebär också att till exempel incitamentsersättningar och skattesubventioneringsgraden för kollektivtrafiken ökar. Vi behöver komma överens om vad vi ska erbjuda resenären i Västernorrland. Vårt produktutbud ska vara rättvist och väl känt.

I den översyn av kommunalförbundets styrdokument som våra medlemmar tagit initiativ till är det viktigt att det regionala perspektivet på kollektivtrafiken beaktas och förstärks. Översynen bör också leda till tydliga direktiv till kommunalförbundet om hur kostnader och ansvar ska fördelas.

Förslaget till ny förbundsordning innebär att Kollektivtrafikmyndigheten även fortsättningsvis kommer att organiseras som ett kommunalförbund. Kommunalförbund är en egen juridisk person som fattar beslut inom det område som kommunalförbundet har att ansvara för. Medlemmarna styr kommunalförbundet genom representation i dess direktion. Representanterna i direktionen är ansvariga för verksamheten och dess budget, därför kan beslut i andra organ inte verkställas i Kollektivtrafikmyndigheten utan att det föregås av beredning och beslut i förbundsdirektionen.

Under 2017 har en ny planeringsprocess införts. Medlemmarna synliggör sina ambitioner och önskade satsningar genom en behovsframställan relaterad till de övergripande målen. Behoven och prioriteringar sammanställs i en långtidsplan som utgör grund för budgetdialog och slutligen budgetbeslut. Denna process ökar medlemmarnas möjligheter att anpassa satsningar utifrån ekonomiskt läge och stärker målstyrningen av länets kollektivtrafik.

Att stärka kommunalförbundets samverkan nationellt och regionalt är prioriterat. Genom arbetet inom Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting och Samtrafiken söker vi svar på dagens utmaningar och identifierar framtida förväntningar på kollektivtrafiken. Tillsammans med de övriga norrlandslänen arbetar vi för att skapa en välkommande kollektivtrafik med en enkel och funktionell IT-struktur för biljett- och betalssystem.

Tillsammans med Norrbotten och Västerbotten arbetar vi vidare med att realisera en gemensam bussgodsorganisation i norr. Tanken med ett gemensamt bolag är att stärka Bussgods för framtiden och säkra godsleveranser i Norrland.

Resandet i Västernorrland fortsätter att öka, för perioden är ökningen 10 procent jämfört med 2016. Den största ökningen ser vi i tätorterna Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Trots en resandeökning kommer vi inte att uppnå målet om resande, då detta mål syftar till en fördubblad marknadsandel jämfört med 2009 för kollektivtrafiken.

Målen om miljö, tillgänglighet och varumärke nås under 2017. Målet om kundnöjdhet och resande kommer inte att uppnås. Kommunalförbundets nettokostnader är 485,3 mnkr. Budgeterade

nettokostnader uppgår till 499,5 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse på 14,2 mnkr motsvarande 2,8 procent. Vid en jämförelse mellan indikatorernas målvärde och utfall blir vår sammantagna bedömning att målet om en resurseffektiv kollektivtrafik inte nås under året. Att vi inte kommer att nå mål om resurseffektiv kollektivtrafik och resandemålet är främsta orsakerna till att vi gör bedömningen att god ekonomisk hushållning inte uppnås för 2017.

Ett nytt trafikförsörjningsprogram med fokus på hur kollektivtrafik kan bidra till regional utveckling innebär nya spännande utmaningar för kommunalförbundet.

Lars Olof Olsson

Ordförande

Camilla Fahlander

Myndighetschef

## Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Region Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik SFS 2010:1065 och EU kollektivtrafikförordning (EG) 1370/2007. Kommunalförbundet leds av en förbundsledning som består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige.

Direktionen fastställer vision och mål i ett regionalt trafikförsörjningsprogram samt beslutar om budget för kollektivtrafiken<sup>4</sup> i Västernorrlands län. Direktionen beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Direktionen ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med Region Västernorrland eller en kommun i länet upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på långtidsplanens första år.

Den upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda persontrafiken i Västernorrland kommuniceras med varumärket Din Tur.

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, Samtrans AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB.

---

<sup>4</sup> Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller sträcker sig över flera län. Detta med avseende på att trafikbudgetet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

## Beslutat i förbundsdirektionen

Förbundsdirektionen har under året har genomfört fem direktionsmöten: den 31 mars, 14 juni, 22 september, 26 oktober samt 15 december. Förbundsdirektionen har bland annat beslutat:

### **Dir 01-17 Årsredovisning 2016**

**att** fastställa Årsredovisning 2016,

**att** på sidan 29 stycke fyra ”då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar” stryks.

### **Trafikbokslut 2016**

**att** anse informationen delgiven.

### **Dir 02-17 Långtidsplan 2018-2020**

**att** *Långtidsplan 2018 – 2020* återremitteras,

**att** medlemmarnas synpunkter ska antingen inarbetas eller bemötas i förslaget,

**att** det framgår hur nya kostnader fördelas utifrån den kostnadsfördelningsmodell som finns.

### **Dir 03-17 Extrainsatt förbundsdirektionssammanträde i september'**

**att** ett extrainsatt förbundsdirektionssammanträde kommer att hållas 22 september 2017 för fastställande av budget 2018.

### **Dir 11-17 Åtgärder införibildandet av gemensamt Bussgods Norr**

**att** medlemmarna i kommunalförbundet genom sina representanter i förbundsdirektionen godkänner förvärvet av 52,9 procent av aktieinnehavet i Bussgods Västernorrland AB till ett värde av 1 745 463 kronor,

**att** förvärvet regleras genom ett koncernbidrag från Bussgods Västernorrland AB till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

**att** paragrafen direktjusteras,

**att** beslutet ska delges medlemmarna.

### **Dir 12-17 Extrainsatt bolagsstämma för Bussgods Västernorrland AB**

**att** utse Lars Olof Olsson till stämooombud,

**att** extra bolagsstämma skall hållas 2017-03-31,

**att** nominera Folke Nyström (MP), Malin Svanholm (S), Leif Nilsson (S), Birgitta Widerberg (C), Bror Wallström (L), Roger Boork (KD), Anna-Karin Sjölund (S), Christian Wasell (M) till ordinarie ledamöter till styrelsen för Bussgods Västernorrland AB,

**att** nominera Leif Lindholm (S), Sara Nylund (S), Jonny Lundin (C) och Kjell Grip (KD) till ersättare i styrelsen för Bussgods Västernorrland AB,

**att** nominera Folke Nyström till ordförande för Bussgods Västernorrland AB,

**att** ge stämooombudet följande instruktion till styrelsen; utse ordförande och ny styrelse samt att den nya styrelsen ska verka i enlighet med förbundsdirektionens inriktningsbeslut Dir 28-16, samt

**att** paragrafen direktjusteras,

**att** beslutet ska delges medlemmarna.

### **Dir 16-17 Biljettsamverkan**

**att** vid trafiks inträdande, bedriven av annan part än Din Tur och Norrtåg AB, ska myndighetschefen inleda dialog kring biljettsamverkan,

**att** uppdra åt myndighetschefen att se över avtal för biljettsamverkan med övriga trafikföretag eller kollektivtrafikmyndigheter som bedriver kollektivtrafik i Västernorrlands län,

**att** uppdra åt myndighetschefen att föra dialog med SJ och återkomma till direktionen med förslag.

### **Dir 20-17 Realtidssystemet – övertagande av avtal från Sundsvalls kommun**

**att** Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län övertar *Avtal angående leverans, installation och driftsättning av Realtidssystem Västernorrland (2011-12-09) (Bilaga 1)*

**att** kommunalförbundet övertar *Drift- och Supportavtal (2011-12-09) (Bilaga 2)*,

**att** myndighetschefen bemyndigas att i samverkan med Sundsvalls kommun utforma och underteckna överlåtelseavtal enligt ovan,

**att** kostnadsfördelning av realtidssystemets utveckling, systemunderhåll och drift följer kommunalförbundets kostnadsfördelningsprincip enligt kommunalförbundets samverkansavtal, 6 kapitlet (bilaga 5),

**att** realtidssystem är en trafikkostnad, vilket innebär att kostnaden fördelas på alla medlemmar efter produktionsunderlag.

### **Dir 22-17 Trafikförsörjningsprogram 2030**

**att** godkänna remissutkast till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030, samt

**att** remissutkastet skickas till organisationer enligt Bilaga 2 och att remissvar ska inkommit till kommunalförbundet senast 15 oktober 2017.

### **Dir 23-17 Långtidsplan 2018-2020**

**att** *Långtidsplan 2018 – 2020* ska ligga till grund för budgetdialogen inför *Budget 2018*,

**att** föreslagna åtgärder i *Långtidsplan 2018 – 2020* realiserar under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel.

**att** Långtidsplanen skall kompletteras med uppdrag att ta fram förslag till rabatterat kort för barn och unga i Sundsvall med möjligt införande våren 2018, samt att inarbeta i Långtidsplanen Härnösands kommuns beslut om att införa kraftigt subventionerad kollektivtrafik.

### **Dir 24-17 Styrdokument, styrelse och stämooombud för gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen**

**att** fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län köper 25 procent av aktierna för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring) av Länstrafiken i Västerbotten till en kostnad av 102 250 kr,

**att** fastställa att köpeskillingen på 102 250 kr för 25 procent av aktierna i Bussgods Västerbotten AB regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB,

**att** fastställa att Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) förvärvar Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB,

**att** fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län tillskjuter ett aktieägartillskott till Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) om 1 000 000 kr,

**att** fastställa att aktieägartillskottet regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB,

**att** fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ingår ett borgensåtagande avseende checkräkningskredit på 2 500 000 kr för Bussgods i Västerbotten AB



(under namnändring),

**att** ställa sig bakom bolagsordning för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

**att** ställa sig bakom ägardirektiv för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

**att** ställa sig bakom aktieägaravtal för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

**att** utse myndighetschef Camilla Fahlander och trafikchef Erik Hedlund till ledamöter i styrelsen för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

**att** utse Lars Olof Olsson till stämoombud för stämman i Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

**att** ovanstående beslut gäller om erforderliga beslut tas i alla instanser, hos kommunalförbundets medlemmar samt i de nordliga länen.

### **Dir 29-17 Budget 2018**

**att** utöka budgetramen utifrån budgetdialoger med 0,7 mnkr för myndighetens resurser för ekonomistyrning,

**att** fastställa Budget 2018.

### **Dir 32-17 Handlingsplan med anledning av årsprognos Tertial 2 2017**

**att** minska förvaltningskostnaderna för tidtabellarbete,

**att** minska förvaltningskostnaderna genom översyn av avtal, abonnemang och andra effektivitetsåtgärder.

### **Dir 33-17 Resepolicy**

**att** fastställa resepolicy med ändring av punkt fem till "Privat användning av företagskortet Din Tur är inte tillåten."

**att** fastställa Tillämpning av Resepolicy med tillägg under punkt Konferenser: "Konferenstid (start respektive avslutning av dagsprogram) anpassas efter resmöjligheter i kollektivtrafiken."

### **Dir 36-17 Projektplan Trafikförsörjningsprogram 2030**

**att** godkänna reviderad projektplan för Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030,

**att** fortsätta uppdra åt arbetsutskottet att vara politisk styrgrupp till arbetet med framtagande av ett regionalt trafikförsörjningsprogram enligt tidigare beslut Dir 39-15.

### **Dir 37-17 Inriktningsbeslut inför fortsatt arbete med att bilda en gemensam bussgodsorganisation i norr**

**att** förbundsdirektionen ställer sig positiv till att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland och är beredd att förvärva 33,33 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB,

**att** det gemensamma bolaget Bussgods i Norr grundas med tidigare Bussgods i Västerbotten AB som plattform för kommande fusion,

**att** ge det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB tillåtelse att förvärva Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB och därefter genomföra en formell fusion,

**att** Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det gemensammabussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,

**att** Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att teckna ett borgensåtagande för checkkredit till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,

**att** godkänna att ovanstående åtaganden gäller under förutsättning att samtliga medlemmar i Kommunalförbundet beslutar anta dem.

**Dir 40-17 Inriktningsbeslut finansiering av utökad fordonsflotta för Norrtåg AB**

**att** ställa sig bakom Norrtåg ABs intresseanmälan om utökad fordonsflotta.

## Ett händelserikt år

### Styrande dokument

Under året har vi arbetat med utformning av Trafikförsörjningsprogram 2030. Efter genomförd remissrunda har underlaget utvecklats ytterligare. Ärendet föreläggs förbundsdirektionen för beslut i juni 2018.

Kommunalförbundets medlemmar initierade 2016 en översyn av kommunalförbundets styrdokument, Förbundsordning och samarbetsavtal. Syftet med översynen är att tydliggöra roller och ansvar samt förstärka dialogen inom kommunalförbundet. Uppdraget har kompletterats med ett förslag på reviderad kostnadsfördelningsmodell samt en ny organisationsmodell. Denna komplettering har fått en förskjuten tidplan i relation till styrdokumentens utformning. Styrgruppens ambition är att kommunalförbundets medlemmars fullmäktige ska fatta beslut under våren så att styrdokument gäller från halvårsskiftet 2018. Den huvudsakliga förändringen är att antalet ledamöter i förbundsdirektionen ändras från 22 till 9.

### Ny planeringsprocess

Under året har en ny planeringsprocess införts för att förankra och utarbeta förslag på nästa års budget. Medlemmarna synliggör sina ambitioner och önskade satsningar genom en behovsframställan relaterad till de övergripande målen. Behoven och prioriteringar sammanställs i en långtidsplan som utgör grunden för budgetdialog och slutligen budgetbeslut. Denna process ökar medlemmarnas möjligheter att anpassa satsningar utifrån ett ekonomiskt läge och stärker målstyrningen av länets kollektivtrafik.

### Samverkan inom och utom länet

I samarbete med Norrbotten och Västerbotten avser kommunalförbundet att bilda en ny gemensam bussgodsortorganisation.

Under sommaren inleddes ett samarbete med Dalatrafik. Din Tur kundcenter samordnar nu Dalatrafiks trafik kvällar och helger. Dialog inleddes i slutet av året med X-trafik om samarbete inom kundtjänstområdet nattetid. En dialog har under hösten påbörjats med Region Västernorrland angående överflyttning av beställning och samordning av sjukresor till Din Tur kundcenter. Timrå har beslutat att föra över sin färdtjänsthandläggning till kundcenter.

Under våren har vi tillsammans med Region Gävleborg ett samverkansavtal som reglerar X-trafiks trafikering in i Västernorrland.

Det länsgemensamma infrastruktur- och kollektivtrafikprojektet *Koll 2020* har fått 26 mnkr beviljade från Europeiska Regionala utvecklingsfonden. Kommunalförbundet har rekryterat en projektledare för sin del av projektet.

Inom projektet Hållbara resor arbetar vi för att öka resandet med kollektivtrafik hos länets företag. Projektet har gett möjlighet till insatser för att förbättra kommunikationen och för att få företagen att testa kollektivtrafiken i Västernorrland.

Vi har inlett ett långsiktigt arbete tillsammans med Jämtland, Västerbotten samt Norrbotten som syftar till ökade frihetsgrader, lägre kostnader och ett leverantörsberoende biljett- och betalsystem.

### Subventionerade produkter

I samband med beslut om Långtidsplan 2018-2020 fattade förbundsdirektionen beslut om att inarbeta Härnösands kommuns beslut om att införa kraftigt subventionerad kollektivtrafik samt utarbeta ett förslag till rabatterat kort för barn och unga i Sundsvall. I dialog med Sundsvalls och Härnösands kommuner har vi påbörjat genomförandet enligt den överenskomna tid- och resursplanen för införandet av produkterna.

### Särskild persontrafik

Resmönstret för samhällsbetalda transporter i Sollefteå kommun har förändrats. Det sker fler och längre resor jämfört med det uppskattade behovet vid trafikstart 2015. Det ökade resbehovet har lett

till en tillgänglighetsbrist på SÄKO-fordon. Kommunalförbundet har förhandlat om delar av avtalet, med följd att fler stora multifordon i nu finns disponibla. I samband med denna omförhandling avtalades även tidpunkt för nuvarande kontrakts upphörande samt att den särskilda persontrafiken i dessa områden skulle upphandlas på nytt i en konkurrensutsatt upphandling.

Sollefteå kommun har under andra halvan av året själva genomfört en upphandling för trafikområde 60 och 61, med trafikstart 2018. Region Västernorrland uppdrog till kommunförbundet att upphandla sjukresor inom samma område.

Genomförda direktupphandlingar av särskild persontrafik, i Ånge 2015 och i Sollefteå 2016, har överprövats till Högsta Förvaltningsdomstolen. Domstolen dömde till kommunalförbundets fördel och lät avtalen bestå. I domskälen anges dock att det rör sig om otillåtna direktupphandlingar, varvid Konkurrensverket i en sådan situation har skyldighet att ansöka hos allmän förvaltningsdomstol om utdömmande av en upphandlingsskadeavgift. Konkurrensverket yrkade i december att förvaltningsrätten ska besluta om en upphandlingsskadeavgift på 80 tkr.

Härnösands taxi kör särskild persontrafik med miljöbränsle till 50 procent av tankad volym.

### **Trafikförändringar**

Mot bakgrund av ökat resande, ny hastighetsplan och infrastruktursatsningar har vi genomfört en linjenätsanalys av Örnsköldsviks tätort, och inför tidtabellskiftet i december förändrat linjenätet. Arbetet har skett tillsammans med tjänstemän från kommunen och från trafikföretag. Linjenätsförändringarna kommunicerades till kommuninnevånarna genom en stor informationsinsats.

### **Resenärsinformation**

Kommunalförbundet har övertagit realtidsavtalet från Sundsvalls kommun. Under året har vi vidtagit åtgärder för att öka kvalitén och tillgängligheten av realtidssystemet i hela länet.

I samband med det nya trafikårets start upphör uppsättning av turlistor i A4 storlek på hållplatsstolpar och ersätts med information om var man finner information om turlistor. Detta görs på kort sikt för att minska årets kostnader utifrån den ekonomiska prognosen i tertialrapport 2, på längre sikt ska hållplatsinformationen förbättras och tillgängliggöras baserat på digital teknik.

### **Medarbetare**

I februari genomfördes en medarbetarenkät med en svarfrekvens på 81 procent. Svaren på enkäten har lett fram till en handlingsplan för indexområdena arbetsklimat, ledarskap, organisation samt visioner och mål. I juni genomfördes en personaldag för all anställd personal där grunden till handlingsplanen förankrades.

Beställningscentralen i Ånge har ny organisation samt har ändrat namn till Din Tur kundcenter. Den nya organisationen leds av två gruppchefer som fokuserar på optimering och kvalitetsutveckling.

# Förvaltningsberättelse

## ***Omvärldsanalys och förväntad utveckling***

### **Kostnadsutveckling**

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt en rapport av Svensk Kollektivtrafik så bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder som investeras varje år. Nyttan ligger i att kollektivtrafik på ett kraftfullt sätt skapar bättre tillgänglighet för stora delar av befolkningen. Detta innebär positiva effekter för arbetsmarknaden med ökade möjligheter till kompetensförsörjning och rekrytering. Kollektivtrafiken är enligt rapporten även ett verktyg för att nå mål om grundläggande möjligheter för människor att mötas, handla och arbeta på jämlika villkor oavsett var man bor. Kollektivtrafik är ett kraftfullt verktyg för att bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle med effektivt bostadsbyggande och attraktiva stadsmiljöer.

Regeringen föreslår en översyn av regelverket för kollektivtrafik. Direktivet pekar på vikten av att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärerna, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna för kollektivtrafiken. Regeringen har tillsatt en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting. Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting, i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet. Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller, varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

I augusti 2016 startade Norrtåg AB ett tioårigt trafikavtal med en ny operatör. Avtalet är en tjänstekoncession där operatören står risken och äger intäkterna. Det har fördelen att den kostnadsmassa som finansieras av de regionala parterna blir relativt förutsägbar under avtalsperioden. Det pågår för närvarande en förhandling om stärkt fortsatt statlig finansiering och Norrtåg AB har fått positiva besked för innevarande år. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet och landstinget skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet. Ökad kostnad för tågtrafik riskerar att påverka möjligheten att finansiera den regionala busstrafiken.

Signalsystemet ERTMS med dess investeringar och uppdateringar kommer att medföra kostnader på flera 100 mnkr innan systemet är infört i hela landet. Företrädare för den regionala tågtrafiken har till Trafikverket, Näringsdepartementet och Trafikutskottet framfört att Sverige precis som Danmark borde ta ett större statligt ansvar för systemets utvecklingskostnader. För att underlätta införandet av ERTMS föreslås att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera nödvändig ombordutrustning som tillägg till befintliga EU-bidrag. Riksrevisionen har beslutat att granska om införandet av ERTMS lever upp till kraven om god ekonomisk hushållning av statliga medel.

*Koll 2020* är ett projekt som syftar till att öka tillgängligheten och attraktiviteten i Västernorrlands kollektivtrafik. Åtgärderna omfattar kommunikation, ny teknik, förbättrad infrastruktur och nya sätt att bedriva kollektivtrafik. Projektet bedrivs under tre år och har beviljats 26 mnkr av Europeiska Regionala utvecklingsfonden. Kommunalförbundet får genom projektet nya investeringsmöjligheter.

Regeringen har i budget för 2018-2020 avdelat 350 mnkr/år för avgiftsfritt resande under sommaren med kollektivtrafik för ungdomar mellan årskurs sex och andra året i gymnasiet. Regeringskansliet håller på att förbereda införandet. Kommunalförbundet har haft dialog med ansvariga på regeringskansliet inför beredningen av ärendet. Regeringen meddelar under våren 2018 bestämmelser för medlens användande.

Västernorrland är ett av de län i Sverige som har störst skattesubvention för kollektivtrafik. Samtidigt pågår en utveckling mot ökade subventioner av biljettpriiser. Sundsvall erbjuder ett pensionärskort för 100 kr/mån och Örnsköldsvik ett avgiftsfritt kort för unga. Härnösand kommer att införa ett månadskort för 50 kr samt ett avgiftsfritt barnkort. Timrå avser också införa ett avgiftsfritt resande för barn och unga. Av kommunalförbundets åtta medlemmar har fyra valt att ytterligare subventionera resandet med det zonbaserade kommunkortet för utvalda resenärsgupper.

Kostnaderna för kollektivtrafik i Västernorrland ökar årligen enligt index med ca tre procent, därtill kommer förändringar i produktionsvolym. Biljettpriset höjs årligen i enlighet med konsumentprisindex, under 2017 med 1,8 procent. Detta förhållande skapar ett växande gap mellan kostnader och intäkter över tid. Denna utveckling kan motverkas genom ett ökat antal betalande resenärer. För detta förutsätts att kollektivtrafiken utvecklas så att den upplevs som relevant för resenärernas behov. Nationella och kommunala initiativ till att subventionera produkter mot resenärer förstärker gapet ytterligare mellan kostnader och intäkter. Långsiktigt reduceras möjligheterna att utveckla trafikbudgetet och förstärka resurserna för kollektivtrafik i länet.

Över 90 procent av kommunalförbundets kostnader ligger i trafikproduktion och är reglerade i trafikavtal därför är upphandlingsprocessen helt avgörande för den framtida kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken. På många håll i Sverige är anbuden få och priserna höga, detta kan mycket väl bli scenariot även i Västernorrland. Under åren 2018 till 2022 kommer många stora bussupphandlingar att ske vilket kan leda till att förhållandevis små områden som Västernorrland inte får tillräckligt många anbud. Att arbeta för att jämna ut resandet över dagen och komplettera med anropsstyrd trafik med små fordon kommer att vara viktiga insatser för att sänka kostnaderna.

### **Regionalisering**

I ett tilläggsdirektiv till Indelningskommittén ska kommittén analysera för vilka myndigheter en geografisk samordning är relevant och komma med förslag på hur en samordnad regional indelning för dessa bör se ut. Kommittén förväntas komma med förslag om Trafikverkets regionala indelning. Uppdraget ska slutredovisas i februari 2018.

En väl fungerande tågtrafik är grundläggande för en att en arbetsmarknadsregion ska vara attraktiv och väl kompetensförsörd. I Västernorrland finns en stark pendling mellan Umeå – Örnsköldsvik, Örnsköldsvik – Kramfors – Härnösand och Sundsvall – Östersund. Under vintern 2017 har trafiken drabbats av omfattande störningar. Som en av delägarna till Norrtåg AB är det viktigt att kommunalförbundet är tydlig vad gäller förväntningar och bidrar till att skapa nödvändiga förutsättningar för den regionala tågtrafiken.

Förbättrad samverkan bör också ske med angränsande län söderut för att underlätta för resenärerna och på sikt öka resandet. Kommunalförbundet bör vara mer aktivt i arbetet med att realisera ambitionerna för Sundsvallsregionen. Utvecklingen av arbetsmarknadsregionen mellan Sundsvall och norra Hälsingland kan bland annat stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Under 2017 slöts ett avtal mellan Västernorrland och Gävleborg om ersättning för X-trafiks trafikering i länet.

### **Infrastruktur**

I infrastrukturpropositionen föreslog regeringen att den totala ekonomiska ramen skulle höjas med 107,5 miljarder kronor för planperioden 2018-2029. Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och ska ske tidigt under perioden. Vägunderhållet höjs med 11 miljarder och fördelas jämt under hela perioden. Regeringen belyser särskilt ökat fokus på åtgärder som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykel som något som bör rymmas inom ramarna samt har behov av att stärkas upp. Investeringar på de höghastighetsbanor i södra Sverige som diskuterats kommer att ske i den takt investeringsutrymme finns.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 framgår att Norrbotten mellan Umeå och Skellefteå planeras för byggstart i början av planperioden. Första etappen blir mellan Umeå och Dåva. De föreslagna investeringarna av dubbelspår på Ostkustbanan uppgår till drygt 6 miljarder med fokus på Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan. Utöver nämnda satsningar planeras för en upprustning av Ådalsbanan i syfte att stärka godstransporterna. De investeringar som föreslås av Trafikverket är viktiga men tyvärr återstår många satsningar i Västernorrland för att vi tillfullo ska kunna utnyttja tågets möjligheter.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att se över hur järnvägsunderhållet ska organiseras och presentera åtgärder för att återigen förstärka underhållet. Trafikverket anser att det finns behov av en gemensam kompetensförsörjningsstrategi för branschen.

Regeringen har under hösten lagt en proposition med förslag om en ny järnvägstrafiklag. Regeringen föreslår att Trafikverket ska ersätta järnvägsföretag för kostnader som beror på brister i infrastrukturen. Bestämmelserna kommer att vara tvingande till transportörens förmån. Den nya lagen förväntas träda i kraft den 1 juli 2018.

Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättningar. Hindren ska kartläggas ur ett hela-resan perspektiv vilket innebär att gångmiljö, hållplatser, trafiksystem, fordon och service kommer att belysas. Vi är många huvudmän som delar på ansvaret och åtgärderna måste samverka på ett sätt som påverkar tillgänglighetens alla aspekter. Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytespunkter och hållplatser.

Inom Projekt Mittstråket ryms satsningar på en snabbare järnväg mellan Sundsvall och Trondheim. Vilket kan leda till kortare restider och ökat resande på sträckan. Särskilt viktigt för Sundsvall är ett möjligt stationsläge i Vattjom/Matfors. En sådan satsning skulle kunna leda till ett ökat utbud och nya resmöjligheter.

Många av vinterns trafikstörningar härrör till rikligt snöfall och vilt på spåren med påkörningar och vagnskador som följd. Investeringar i viltstängsel och förbättrad snöröjning är nödvändiga åtgärder för att förbättra den regionala tågtrafikens punktlighet och regularitet.

### **Digitalisering**

Kombinerad mobilitet är ett begrepp som används allt mer. Det bygger på en tanke om att mobilitet är en tjänst som kan köpas och inte kräver att man äger en egen bil. Människors resande kan innehålla en mängd olika transportslag så som kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, hyrbil och taxi. Olika trender i samhället förväntas driva på utvecklingen av kombinerad mobilitet. Som exempel kan urbanisering, bostadsbrist, trängsel, miljöproblem, digitalisering och delningsekonomi nämnas. Genom Samtrafiken är kommunalförbundet delaktigt i denna utveckling. Swedish Mobility Program är det branschgemensamma projekt vars syfte är att förbereda svensk kollektivtrafik för framtiden inom detta område.

Digitalisering är en viktig påverkansfaktor för kollektivtrafiken som skapar nya möjligheter främst för biljetthantering och kommunikation. Vi planerar för att samtliga produkter ska finnas i Din Turs app, vilket leder till ett minskat behov av försäljningsställen samtidigt som tillgängligheten ökar. Vi kommer att installera optiska läsare på våra bussar för att möjliggöra denna utveckling. Vi planerar för att realtidsinformation finns i Din Turs app 2018.

Din Turs hemsida behöver utvecklas. Vi kommer att vidta de åtgärder som krävs för att hemsidan på ett bättre sätt ska svara upp mot allmänhetens och resenärernas förväntningar på lättillgänglig information om resandet och som enkelt stöd vid köp av produkter.

I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en utveckling av teknik och produkter för att skapa goda möjligheter för pendlare över länsgränserna. Projektet förväntas också leda till ökade frihetsgrader, lägre kostnader och ett leverantörsoberoende biljett- och betalssystem. Den tekniska plattformen för vår biljetthantering ska baseras på den nationella standard som Samtrafiken tagit fram.

### **Trafikutveckling**

Trafikverkets prognos visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappas befolkning. Det leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna. Obalansen beror främst på att storstäderna har en hög andel högutbildade och många arbetstillfällen, medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrad miljö.

Europeiska kommissionen har lagt ett förslag om att kommersiell busstrafik på sträckor som är kortare än 100 kilometer ska kunna nekas om det äventyrar den ekonomiska jämvikten för ett avtal

om allmän kollektivtrafik. Den fria etableringen av kommersiell busstrafik som infördes 2012 kan därför komma att begränsas.

Genom förbättrad analys och ett trafikbokslut arbetar vi ständigt med att effektivisera trafiken. En översyn av tätortstrafiken har gjorts i Örnsköldsvik för att snabba upp trafiken och på ett bättre sätt klara de planerade omloppen. Nya bostadsområden och en kommun i stark utveckling kräver en översyn av kollektivtrafiken. Under kommande år planeras en översyn av tätortstrafiken, bytespunkter och ett nytt resecentrum i Sundsvall.

### **Särskild persontrafik**

I oktober beslutade regeringen att tillsätta en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts är komplicerat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder.

Antalet överprövningar av offentliga upphandlingar är betydligt högre i Sverige än i andra EU-länder. Upphandlingsmyndigheten har fått i uppdrag att kartlägga mål om överprövning av offentlig upphandling. Myndigheten ska analysera om leverantörer i vissa branscher är mer benägna att ansöka om överprövning och vad orsakerna kan vara. I Västernorrland har vi haft flertalet överprövningar av upphandlingar inom särskild persontrafik vilket tar stora resurser i anspråk.

Kvaliteten inom färdtjänsten kommer att utredas. Enligt Myndigheten för delaktighet önskar många resenärer att de kunde resa oftare, få ett bättre bemötande och snabbare resor. Regeringen vill därför utreda kvaliteten. Kommunalförbundet använder sig av tjänsten ANBARO för att mäta den upplevda kvaliteten för länets färdtjänst som över åren varit mycket god.

I Sollefteå har avtalen med nuvarande leverantör omförhandlats och sagts upp. Omförhandling krävdes då resorna blivit betydligt fler och längre vilket medförde att de upphandlande fordonen inte räckte till för behoven av sjukresor i och färdtjänst. En ny upphandling av sjukresor har genomförts med trafikstart sommaren 2018. Sollefteå kommun har valt att upphandla färdtjänsten själv vilket innebär att vi får två avtal inom samma område utan möjlighet till samordning och därmed högre kostnader.

Din Tur kundcenter i Ånge utför idag tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordliga länen. Avtalen för de tjänsterna har omförhandlats och ger nu en högre ersättning. Timrå har beslutat att föra över sin färdtjänsthandläggning till Din Tur kundcenter. Dalatrafik har sedan sommaren 2017 överfört kvälls- och helgjour till Din Tur kundcenter. Vi förväntar oss goda effekter ur både ett medlems- och ett beställarperspektiv av genomförd omorganisation.

Kostnader för färdtjänst och sjukresor kommer sannolikt att öka på grund av en åldrande befolkning. Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

### **Miljö**

Naturvårdsverket ansvarar för att ta fram en långsiktig strategi för att minska utsläppen av växthusgaser. Strategin ska sträcka sig till minst år 2045 och beskriva olika åtgärder och styrmedel i olika sektorer. Uppdraget ska slutredovisas den 30 april 2018.

Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställningen en fossilfri transportsektor. Planen ska bidra till att målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet 2045. Strategin omfattar en rad förslag för kollektivtrafiken, reseavdraget bör avskaffas eller göras avståndsbaserat, stadsmiljöavtalen bör utvecklas samt ambitionen att kollektivtrafiken bör göras mer attraktiv och effektiv.



EU har lagt ett förslag till ändringar i direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon med kvoter för hur många procent nya fordon som ska drivas med el eller gas. Bland annat föreslås att 75 procent av de nya bussarna i Sverige ska uppfylla kraven 2030. Ett annat EU förslag innebär att antalet råvaror som accepteras för framställning av biodrivmedel ska bli färre. Raps och skogsavfall bör användas till annat än bränsleframställning och PFAD, som är en restprodukt från framställning av palmolja, ifrågasätts.

Biodrivmedlet HVO kommer fortsatt att vara skattebefriat till och med 2020. Sverige har fått tillstånd av EU-kommissionen att förlänga dagens skattebefrielse. Bränslet har stor betydelse för den svenska bussbranschen där HVO snabbt har blivit det främsta alternativet för förnybara drivmedel.

I Västernorrland körs samtliga bussar HVO och vi fortsätter att arbeta för minskad energianvändning genom mindre och lättare fordon. Arbete kvarstår i den särskilda persontrafiken där vi ska bjuda in trafikföretagen för dialog om hur vi kan påbörja en omställning under nuvarande avtalsperiod.

Det kommer många förslag och direktiv kring framtidens drivmedel och utvecklingen inom området går mycket fort. För kommunalförbundet kommer många avväganden att behöva göras inför kommande upphandlingar.

### **Organisation**

En översyn av de hel- och delägda bolagen i koncernen har inletts. Inledningsvis under året fattades ett inriktningsbeslut om att bilda en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen. I slutet på året beslutade Region Jämtland Härjedalen att avveckla Bussgods och därmed inte vara en del av det regionala samarbetet. I Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland finns en tydlig politisk intention att bilda en gemensam organisation för att stärka Bussgods för framtiden och säkra godsleveranser i Norrland.

Under 2019 påbörjas arbetet med nästa upphandling av både den linjelagda kollektivtrafiken och den särskilda persontrafiken. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både externt och internt. Med anledning av den svaga konkurrensen inom buss- och taxibranschen kan kostnadsläget bli högt vid nästa upphandling. Därför är det viktigt att verka för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Kommunalförbundet planerar att utreda förutsättningarna för att bedriva särskild persontrafik i egen regi bland annat för att kunna göra en rimlighetsbedömning av inkomna anbud

Kommande upphandlingar av den linjelagda trafiken och särskild persontrafik samt behovet av förstärkt dialog inom kommunalförbundet och tätare verksamhetsuppföljning innebär att organisationen måste tillföras ytterligare resurser.

För att arbetsmiljön inte ska påverkas negativt behöver verksamheten ges tydliga prioriteringar och rätt förutsättningar.

## Vision och mål

Kommunalförbundets vision är *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet*. Visionen definieras i den regionala utvecklingsstrategin.

Kommunalförbundet har beslutat om tre övergripande mål som genomsyrar hela verksamheten. Målen syftar till en effektiv och hållbar transportpolitik, en fördubbling av kollektivtrafikens andel samt minskad miljöpåverkan och en ekonomiskt ansvarsfull verksamhet.



**Bild 1:** Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, enligt Dir 56-15 (2015-12-18).

## God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv.

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fem verksamhetsmål och ett finansiellt mål samt ett antal indikatorer med ett målvärde. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2017* antogs av förbundsdirektionen.

1. I samband med att kommunalförbundet bereder budget ska analys genomföras av vilka faktorer som kan komma att påverka myndighetens verksamhet och ekonomi på kort och lång sikt. Dessa faktorerers betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter för att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Kommunalförbundets budget ska innehålla verksamhetsmål och finansiella mål som är av betydelse för god ekonomisk hushållning.
3. Långtidsplan ska resultera i ett budgetförslag som beskriver vilken verksamhet som ska bedrivas och hur den ska finansieras.
4. Alla ärenden som föreläggs direktionen för beslut ska anvisa hur ärendet ska finansieras.

### Metod

Målen utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhets- och finansiella mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad. Vi följer upp verksamhetsmålen utveckling i samband med tertialbokslut och årsbokslut samt prognostiserar även utfallet på helår vid tertialboksluten.

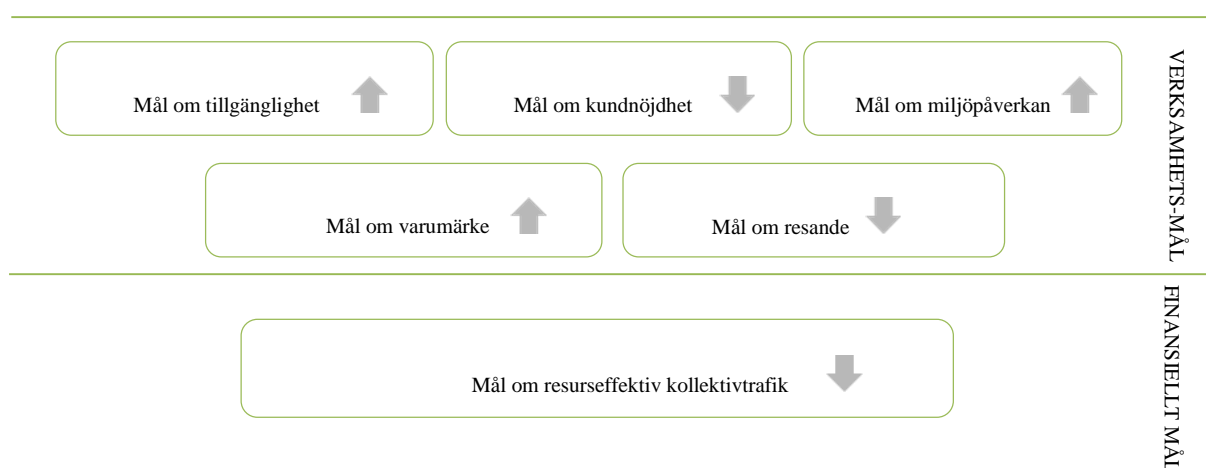
## Måluppfyllelse

Sammantaget bedömer vi att tre av fem verksamhetsmål uppfylls 2017. Mål om tillgänglighet, mål om miljöpåverkan och mål om varumärke. Mål om kundnöjdhet och mål om resande bedöms inte uppnås.

Undersökningsinstrumentet Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR) har under flera år legat till grund för ett flertal av våra indikatorer för måluppföljning av hur allmänhet och resenärer uppfattar Din Tur. Med hjälp av KOLBAR har vi även mätt kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet. Från 2017 förändrades metoden för insamling av data och frågeställningar i KOLBAR, resultaten för våra indikatorer är därför inte jämförbara med tidigare år.

Kommunalförbundets mål om resande grundar sig det så kallade fördubblingsmålet med den i Trafikförsörjningsprogrammet uttalade ambitionen om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i relation till det motoriserade resandet. En ambitionsnivå som inte kommer att realiseras fram till mååret 2020.

Vid en jämförelse mellan indikatorernas målvärde och utfall för det finansiella målet om en resurseffektiv kollektivtrafik blir vår sammantagna bedömning att målet inte nås under 2017.



**Bild 2:** Måluppfyllelse för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Definition av måluppfyllnad:

- ↑ = mål uppfylls
- ➡ = mål uppfylls med vissa brister
- ↓ = mål uppfylls ej

### Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten

	Utfall 2017	Prognos T2	Prognos T1
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↑	↑
<p><b>Analys</b>            Vår sammantagna bedömning är att målet är uppfyllt.</p> <p>Vi ser en tydlig ökning av användandet av våra digitala kanaler, vilket ökar tillgängligheten och gör det lättare för resenärerna att hitta i kollektivtrafiken, köpa biljetter och få rätt information. Mellan 2015 och 2017 har antalet sökningar mer än fördubblats i Din Tur app.</p> <p>Vi arbetar ständigt med att förbättra kollektivtrafiken och optimera upphandlade produktionskilometrar i Västernorrland. Under 2017 har särskilt stort fokus legat på Örnsköldsviks tätort. Många av tillgänglighetsförbättringarna är kopplade till att både landsbygdstrafik och stadsbussar angör Örnsköldsviks sjukhus.</p> <p>Åtgärder för förbättrad kvalitet på realtidssystemet är påbörjade. Samverkansavtalet med X-trafik är undertecknat och skapar nya förutsättningar för länsbor att resa med tåg in i Gävleborg och goda förutsättningar för en växande Sundsvallsregion.</p> <p>Vi har förbättrat anslutningarna mellan linje 90, 50, 201 och 202 vilket underlättar resandet mellan centralorterna Örnsköldsvik, Kramfors, Härnösand och Sundsvall med buss.</p> <p>Behovet av särskilda produkter trafiklösningar kopplade till boenden för nyanlända har minskat kraftigt.</p>			

Indikatorer	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014	Målvärde 2017
<b>Kundnöjdhet för planerad information (%) Resenärer</b>	5	34	35	39	50
<b>Andel som anser att informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra. (%) Resenärer</b>	42 <sup>6</sup>	-	-	-	-
<b>Kundnöjdhet för oplanerad information (%) Resenärer</b>	7	21	17	20	25
<b>Andel som anser att informationen vid förseningar och stopp är bra<sup>8</sup> (%) Resenärer</b>	24	-	-	-	-
<b>Antal sökningar i Din Tur app</b>					
Till och med april	1 898 646	1 110 236	935 838	-	-
Till och med augusti	3 739 680	2 402 417	1 858 423	-	-
Till och med december	6 186 460	4 200 866	2 876 100	-	-
<b>Antal användare i Din Tur app</b>					
Genomsnitt per/mån t o m april	22 750	18 412	17 965	-	-
Genomsnitt per/mån t o m augusti	22 543	18 533	18 150	-	-
Genomsnitt per/mån t o m december	23 610	19 963	18 541	-	-

5 Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år.

6 Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra". "Resenärer" = De som åker kollektivt minst 1-3 dagar/mån och som inte åker bil 1-3 dagar/mån eller oftare samt de som åker bil och kollektivt minst 1-3 dagar/mån. Utfall på helår. (KOLBAR)

7 Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år.

8 Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra". "Resenärer" = De som åker kollektivt minst 1-3 dagar/mån och som inte åker bil 1-3 dagar/mån eller oftare samt de som åker bil och kollektivt minst 1-3 dagar/mån. Utfall på helår. (KOLBAR)

<b>Antal besök på Din Tur hemsida</b>					
Till och med april	421 479	-	-	-	-
Till och med augusti	862 620	-	-	-	-
Till och med december	1 402 880	-	-	-	-
Augusti månad	121 541	92 817	-	-	-
December månad	152 558	144 033	-	-	-
<b>Åtgärder för restidsförbättringar</b> antal nya (R)	10	7	9	-	10
<b>Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar</b> , antal nya (T)	14	21	10	8	15

#### Uppföljning av aktiviteter beslutade i budget 2017

##### Förbättra den sociala tillgängligheten genom förbättrad kollektivtrafik till länets asylboenden

Vi ska öka den sociala tillgängligheten genom att utreda möjligheterna för trafiklösningar när kortsiktiga behov uppstår med kort varsel. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Projektansökan Koll 2020 beviljad i juni 2017. Behovet av tillfälliga trafiklösningar har minskat kraftigt på grund av minskat antal asylsökande. Andra behov av kortsiktiga trafikbehov för mässor och andra liknande aktiviteter är ej prioriterade.*

Vi ska säkerställa att det finns god information om det kollektiva resandet i Västernorrland med Din Tur och Norrtåg på flera språk. Vi ska även informera om detta behov i dialog med kommersiella trafikföretag

*Åtgärden är genomförd 2015, genom att vi har tagit fram en broschyr på olika språk. Broschyren finns tillgänglig på hemsidan. Ny version utarbetad 2017.(T)*

Ett fungerande realtidssystem ökar information en om kollektivtrafikens status för alla resandegrupper.

*Realtidssystemet fungerar i större delar av länets kollektivtrafik. Realtidssystemet har inte full täckning geografiskt i landsbygdstrafiken. Åtgärder för att öka kvaliteten och tillgängligheten av realtidssystemet i hela länet pågår.(T)*

##### Underlätta utvecklingen av utökade arbetsmarknadsregioner genom förbättrad samverkan med trafikföretag utanför trafikavtal

I december 2016 utökade SJ sina avgångar utmed Botniabanan från tre till fyra dubbelturer. Vi har för närvarande inget pendlarkort med giltighet på snabb- och regionalstågen.

Det finns även behov av biljettsamverkan med X-trafik för ökad tillgänglighet av kollektivtrafik mellan Region Västernorrland och Region Gävleborg. (R)

Vi avser att arbeta fram ett samverkansavtal med främst SJ och X-trafik till 2017.

*Under våren 2016 fick kommunalförbundet ett kostnadsneutralt förslag avseende periodkortsresenärer i Västernorrland. Vid ägarrådet för Norrtåg AB i april beslutades att för närvarande inte acceptera förslaget från SJ på grund av bedömd affärsrisk för Norrtågs operatör Tågkompaniet. Norrtåg AB har uppdraget att utarbeta ett biljettsamarbete med SJ.*

*Dialog med X-trafik har slutförts under 2017. Ett avtal har upprättats som reglerar trafikeringen i Västernorrland. X-trafik kommer succesivt att få ökad ersättning från oss. Ersättningen kommer totalt att uppgå till ca 2 mnkr och är utformad som en trappa där vi år ett betalar 0,5 mnkr, år två 1 mnkr, år tre 1,5 mnkr och slutligen år fyra 2 mnkr. Vi får också ersättning från X-trafik för resor inom Sundsvalls tätort.*

För att vi ska få till stånd biljettsamverkan krävs att vi utvecklar ett viseringssystem som möjliggör att det går att visa våra kort på trafik som inte har vårt biljettsmaskinsystem. För att kunna möjliggöra en biljettsamverkan krävs att systemet finns att tillgå under början av 2017 och att det upphandlas under 2016.

*En analys har gjorts för att utreda behov och möjligheter för digitalisering av produkter. Anskaffning av optiska läsare anskaffning är planerad till 2018.*

### Kontinuerlig avstämning av vår verksamhet utifrån särskilda behov främst för personer med funktionsnedsättning

Vi ska genom politisk representation vid intresse delta i de kommunala handikappråden samt HälsosamY.

*Vi har deltagit med tjänstemannarepresentation på tillgänglighetsrådet i Timrå kommun samt kommunala pensionärsrådet i Sundsvall. Inga ytterligare inbjudningar har inkommit till myndigheten.*

Vi ska aktivt delta på Svensk kollektivtrafiks konferenser om tillgänglighet.

*Det har inte hållits någon konferens om tillgänglighet arrangerad av Svensk Kollektivtrafik.*

### Bedriva regional tågtrafik genom Norrtåg AB för att öka arbetsmarknadsregionerna och minska restiden i och vid anslutning till länet

Från och med augusti 2016 tar Tågkompaniet över trafikavtalet och bedriver tågtrafik under varumärket Norrtåg.

*Genomförd*

### Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

#### Åtgärder för restidsförbättringar:

Hållplats Sidsjö station borttagen (R)

Linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall justerad för bättre passning till linje 50 och 90 (R)

Linje 90 Härnösand- Sollefteå justerad för bättre passning mot linje 201 (R)

Linje 50 Härnösand Örnköldsvik justerad för bättre passning mot linje 201 (R)

Tidtabellsförbättring av linje 1 Sundsvalls tätort med utökad körtid (R)

Tidtabellsförbättring av linje 85 Bosvedjan-Navet med utökad körtid (R)

Tidtabellsförbättring av linje 120 Njurunda-ä Timrå för bättre tidhållning (R)

Tidtabellsförbättring av linje 128 Njurunda-Njurunda med utökad körtid (R)

Förbättrad trafik Matfors-Sundsvall linje 141. (R)

15 minuterstrafik på linje 404/405 i Örnköldsvik (R)

Omarbetad tidtabell och dragning av linje 132 Sundsvall-Svartede (R)

Hållplats Långsele station borttagen (R)

Tidtabellsförbättring Linje 62 Sollefteå (R)

#### Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar:

Destinationsskyltar i trafikområde Sundsvall ger utförligare information då att tidigare tekniska problem lösts.(T)

Projekt för test av teknisk plattform för realtidpresentation för hela länets behov är genomfört.

Det fortsatta utvecklingsarbetet med realtid i länet bygger på de tekniska plattformar de båda upphandlade operatörerna har i sina bussar enligt kravnivån i upphandlingen av gällande avtal. (T)

Riktad kommunikation till resenärer genom vår app ”Din Tur” om restidsförändringar. Utvecklat metoden under året för att med stöd av digitala system nå nyckelgrupper med riktad trafikinformation. (T)

Genomfört kampanjen ”Bussluffa i sommar” Ökade antalet resenärer i Sundsvallsområdet. (T)

Upphandlat nya digitala ljudfiler (T)

Testar ny teknik för realtidpresentation (T)

Betalning av resa med Swish möjlig (T)

Destinationsskyltar i trafikområde Sundsvall ger utförligare information då att tidigare tekniska problem lösts.(T)

Projekt för test av teknisk plattform för realtidpresentation för hela länets behov är genomfört.

---

Det fortsatta utvecklingsarbetet med realtid i länet bygger på de tekniska plattformar de båda upphandlade operatörerna har i sina bussar enligt kravnivån i upphandlingen av gällande avtal. (T)

---

Riktad kommunikation till resenärer genom vår app "Din Tur" om restidsförändringar. Utvecklat metoden under året för att med stöd av digitala system nå nyckelgrupper med riktad trafikinformation. (T)

---

Genomfört kampanjen "Bussluffa i sommar" Ökade antalet resenärer i Sundsvallsområdet. (T)

---

Upphandlat nya digitala ljudfiler (T)

---

Testar ny teknik för realtidspresentation (T)

---

Betalning av resa med Swish möjlig (T)

---

Vid ny tidtabell för 2018 så har Örnsköldsviks sjukhus blivit en ny hållplats för landsbygds- och tätortstrafik (T)

---

Ny hållplats Parkskolan i Örnsköldsvik (T)

---

Ny tur linje 191 Viskan-Sundsvall (T)

---

Förlängning av linje 611 till Tynderösundets morgontur (T)

---



## Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten

	Utfall 2017	Prognos T2	Prognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↑

### Analys

Vår sammantagna bedömning är att målet är uppfyllt. Bedömningen av måluppfyllelsen bygger på genomförda marknadsföringsinsatser då indikatorn ”Kunskap om vem som ansvar för kollektivtrafiken” inte mäts i KOLBAR 2017.

Under året har vi förbättrat målstyrning och koordinering av satsningar mellan den övergripande marknadsplanen och lokala marknadsplaner. Regelbundna samverkansmöten inom området kommunikation har genomförts vilket ökar samstämmigheten i budskap och kampanjer. Åtgärder för att tydliggöra varumärkesprofilen har vidtagits. Genom utvecklade metoder och ökade resurser har varumärket stärkts.

Användandet av Din Turs app har ökat i antalet sökningar och antalet användare vilket vi bedömer innebära en ökad kännedom om varumärket.

Indikatorer	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2016	Målvärde 2017
Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken (%)	- <sup>9</sup>	52	48	41	52

### Uppföljning av aktiviteter beslutade i budget 2017

#### Synliggöra varumärket Din Tur

Vi ska genom att arrangera Bussens dag och Trafikantveckan synliggöra varumärket Din Tur tillsammans med Trafikföretagen

*Bussens dag är genomförd på fem platser i länet tillsammans med trafikbolag och kommunrepresentanter. Aktiviteter i samband med Trafikantveckan genomförs under hösten.*

Vi ska marknadsföra trafikstarten av ny trafik utmed Höga kusten.

*Genomförd.*

Stärka och synliggöra varumärket genom koordinerad marknadsföring tillsammans med trafikbolagen.

*Genomförs kontinuerligt genom de lokala marknadsföringsplanerna.*

Förstärkt och förbättrad samt mer aktiv marknadsföring och information till resenärer och allmänhet.

*Nya former har utvecklats för marknadsföringsinsatser genom riktad och kostnadseffektiva metoder. Exempelvis genom sms via Din Tur app. Förberedelse pågår för att lansera Din Tur på sociala medier.*

#### Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

Under våren genomfördes en fem veckor lång digital kampanj med syftet att få fler att arbetspendla med Linje 90 Härnösand- Kramfors- Sollefteå. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden där linjen går. Från digitala annonsen gick det att klicka sig direkt till tidtabellen på dintur.se.

Under våren genomfördes en två veckor lång digital kampanj med budskapet att välja bussen till kvällsnöje och shopping. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden i och kring Sundsvall och Örnsköldsvik. Denna kampanj riktades mot sällan-resenärer med en uppmaning att välja bussen. Ett delsyfte var att få fler att upptäcka vår app ”Din Tur” och genom att klicka på annonsen kom mottagarna till en informationssida på Din Turs webbplats [www.dintur.se](http://www.dintur.se), där appen beskrevs.

<sup>9</sup> Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns metod för mätning. Indikatorn mäts ej 2017.

---

Under våren genomfördes en veckas kampanj med geografiskt riktad annons i Västernorrland med 20 000 visningar per dag. Totalt 120 000 visningar med budskap att se saldo och ladda sitt reskort direkt i Din Tur webbshop. Kampanjen riktade sig främst till befintliga resenärer. Syftet var att få fler att upptäcka Din Turs webbshop och ladda sitt reskort innan man kliver ombord på bussen.

---

Genomfört pendlarkampanj i januari då Din Tur bjöd alla som morgonpendlade med linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall på morgonfika.

---

Regelbundna samverkansmöten med kommunalförbundets medlemmar och trafikföretag har genomförts.

---

## Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten

	Utfall 2017	Prognos T2	Prognos T1
<b>Måluppfyllnad</b>	↓	↓	→

### Analys

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt.

Våra tidigare indikatorer för målet mäts inte i KOLBAR 2017, de nya indikatorerna saknar referensvärden och kan inte bedömas. Bedömningen av måluppfyllelsen bygger därför på aktiviteter i verksamhetsplanen.

Totalt under året har funnits en brist på personalresurser för att genomföra flera av de aktiviteter som varit planerade för att öka nöjdheten hos resenärer och allmänheten.

Kommunalförbundets behov att investera för ökad digitalisering i syfte att öka kundnöjdheten är omfattande och kräver stora personalresurser. En av årets viktigaste aktiviteter var att etablera ett fungerande realtidssystem. Realtidssystem består av många komplexa delkomponenter som var och en kräver en stor arbetsinsats för att få funktionalitet i. Under året har vi haft personalbrist och inte haft möjlighet att prioritera aktiviteten i tillräcklig utsträckning.

Många insatser krävs för att öka nöjdheten hos resenärer och allmänhet, i en nationell jämförelse framkommer att ökad nöjdhet är ett förbättringsområde som kräver ytterligare resurser och ökat samarbete mellan länets aktörer inom kollektivtrafikområdet. Vi har inte slutfört arbetet med samverkansavtalet vilket påverkar måluppfyllelsen.

Trots att vi inte kunnat genomföra alla aktiviteter enligt plan så har viktiga steg för att öka nöjdheten kunnat tas under året som till exempel:

Resevärddar och biljettkontrollanter har etablerat sin verksamhet, vi kan se ett förändrat resenärsbeteende, det är fler som reser med rätt färdbevis och resenärer får hjälp att hitta rätt i trafiken. Att fler reser med rätt färdbevis påverkar resenärernas nöjdhet då resandet upplevs som rättvist. Verksamheten har varit igång från halvårsskiftet.

Organisationsförändring av Din Tur kundcenter har förstärkt kommunalförbundets effektivitet och kunddialog.

Identifierat metod och förutsättningar för att införa ett väl fungerade realtidssystem för alla kanaler.

Indikatorer <sup>10</sup>	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014	Målvärde 2017
<b>Sammanfattande nöjdhet (%)</b> <i>Allmänheten</i>	-	43	43	45	55
<b>Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?</b> <i>(%) Allmänheten</i>	39 <sup>11</sup>	-	-	-	-
<b>Sammanfattande nöjdhet (%)</b> <i>Resenärer</i>	-	63	62	64	71

<sup>10</sup> Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år

<sup>11</sup> Andel som på en femgradig skala valt alternativen 4 eller 5 på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?" Mätvärdet avser helår 2017.

<b>Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget (%) Resenärer</b>	53 <sup>12</sup>	-	-	-	-
<b>Lojalitet (%) Resenärer</b>	_13	73	72	73	79
<b>Andel som rekommenderar till vänner och bekanta betyg 9-10 (%) Resenärer</b>	26 <sup>14</sup>	-	-	-	-
<b>Lyhördhet (%) Allmänheten</b>	_15	20	20	23	29
<b>Har dina synpunkter om resan hanterats på ett bra sätt av Din Tur (%) Resenär</b>	64 <sup>16</sup>	-	-	-	-

#### Uppföljning av aktiviteter beslutade i budget 2017

##### Utveckla system för att förbättra informationen och möjligheten till köp av biljetter

Vi planerar även att införa realtidssystem i mobilen för att öka tryggheten hos resenären.

*Ej genomförd. Vi har fastställt om vilken teknisk plattform som realtidssystemet ska baseras på. Implementering pågår av utrustning på bussarna för att hantera realtidsinformation i form av ljud och skyltning samt realtidsåtergivning av bussarna position i Din Tur app.*

##### Åstadkomma snabbare informationsvägar genom bättre samverkan mellan kommunens planerare, trafikföretagens planerare och kommunalförbundet

Upprätthålla arbetet med samverkansavtalet i dialog med medlemmarna och trafikföretagen. Genom dessa arbetsgrupper ska även långtidsplan arbetas fram.

*Samverkansavtalet är ännu inte undertecknat.*

*Under 2017 har en ny planeringsprocess införts. Utifrån medlemmarnas behovsframställan planeras verksamheten i en treårig långtidsplan, som sedan ligger till grund för budgetdialogerna. Detta arbetssätt stärker kommunalförbundets målstyrning. Formerna för utarbetande av långtidsplan är en fråga som beaktas i kommunalförbundets medlemmars översyn av kommunalförbundets styrdokument.*

##### Öka tryggheten och attraktiviteten i kollektivtrafiken genom förbättrad information och reseservice

Vi ska anställa resevärdar som kommer att säkerställa intäkter och finnas tillgängliga för att skapa trygghet hos resenärerna. Kostnaden finns inarbetad i Budget 2016 som fastställdes 18 december 2015.

*Resenärsvärd är anställd, som ansvarar för att organisera, utbilda kontrollanter och genomföra biljettkontroller samt ansvarar för utveckling av försäljningsverksamheten och att utveckla dialogen med resenärer och allmänhet.*

Genom att testa nya kanaler för bemannade resecentrum, ökad möjlighet att kommunicera med exempelvis genom videolänk med kundservice, ökar vi attraktiviteten och förbättrar servicen. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*Ej genomförd. Åtgärden bortprioriterad till förmån för andra digitala utvecklingsområden.*

12 Andel som på en femgradig skala valt alternativen 4 eller 5 på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?" Mätvärdet avser helår 2017. "Resenärer" = De som åker kollektivt minst 1-3 dagar/mån och som inte åker bil 1-3 dagar/mån eller oftare samt de som åker bil och kollektivt minst 1-3 dagar/mån. Utfall på helår. (KOLBAR)

13 Ny fråga i KOLBAR fr.o.m 2017 "Hur troligt är det att du skulle rekommendera dina vänner och bekanta att åka med bolaget?" Här redovisas antalet (%) som ger betyget 9-10, (skala 1-10)

14 Ny fråga i KOLBAR fr.o.m 2017 "Hur troligt är det att du skulle rekommendera dina vänner och bekanta att åka med bolaget?" Här redovisas antalet (%) som ger betyget 9-10, (skala 1-10)

15 Ny fråga i KOLBAR fr.o.m 2017 "Har du framfört någon synpunkt till bolaget under det senaste året? Med följdfrågan "Bolaget hanterade synpunkten på ett bra sätt". Svaret på följdfrågan redovisas här.

16 Ny fråga i KOLBAR fr.o.m 2017 "Har du framfört någon synpunkt till bolaget under det senaste året? Med följdfrågan "Bolaget hanterade synpunkten på ett bra sätt". Svaret på följdfrågan redovisas här.

#### Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

---

Inom projekt Hållbara resor har arbetet med att digitalisera företagskortet påbörjats genom att kartlägga nödvändig organisation för att kunna hantera tjänsten.

*Ej genomfört, projektet förväntas få en förlängning 2018.*

---

Ny organisation är planerad och två gruppchefer är rekryterade till Din Tur kundcenter.

*Genomförd.*

---

## Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland

	Utfall 2017	Prognos T2	Prognos T1
<b>Måluppfyllnad</b>	↓	↓	↓

### Analys

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt.

Målet om att öka det kollektiva resandet i Västernorrland har en direkt koppling till det övergripande målet om att kommunalförbundet fram till 2020 ska fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet.

Trots att vi inte når upp till fördubblingsmålet så fortsätter det kollektiva resandet i Västernorrland att öka. Under 2017 är resandeökningen 6 procent i länet, inklusive skolkort, jämfört med föregående år. Motsvarande ökning exklusive skolkort är 10 procent.

Största resandeökningen ser vi i Örnsköldsviks tätort, 26 procent jämfört med föregående år. Vid en jämförelse med 2015 är ökningen 55 procent. Resandeökningen i Örnsköldsviks tätort är ett resultat av det subventionerade ungdomskortet.

I Sundsvalls tätort ökar resorna med 4 procent. Vi ser en resandeökning på 11 procent mellan Sundsvall och Matfors. Effekterna från tidtabellsskiftet 2016 med investeringar på ökat och anpassat utbud för Matforstrafikens linje 141 har påverkat resandet positivt.

I Härnösands tätort är resandeökningen 12 procent jämfört med 2016.

I Sollefteå ökar resandet i tätort med 4 procent och på landsbygd minskar resandet med 7 procent.

Resandet med L40 mellan Örnsköldsvik och Östersund minskar med 28 procent. I Höga kusten området minskar resandet med 22 procent. Den minskning vi ser i landsbygdstrafiken har sin främsta orsak i att tillfälliga boenden för asylsökande har avvecklats.

Tågtrafiken utgör stommen för det regionala pendlandet, Umeå-Sundsvall och Sundsvall- Östersund. Hösten 2017 påverkades den regionala tågtrafiken av många störningar med inställd och försenad trafik som följd. Främsta orsaken är viltolyckor och fordonsbrist. Förbundsdirektionen tog i december ett inriktningsbeslut om att förstärka finansieringen till Norrtåg AB för att möjliggöra inköp av ytterligare fordon.

Resandet med Din Turs produkter har minskat med 38 procent i den regionala tågtrafiken. Tågkompaniet som är ny operatör inom Norrtågssystemet har en prisstrategi som innebär att de ligger drygt 15 procent under prissättningen på Din Turs periodkort (som även inkluderar buss). Prisskillnaden medför att många resenärer väljer Tågkompaniets produkt.

Omsättningen för försäljningen av företagskort har minskat både för tåg och för buss trots projektet Hållbara resor. Vi har på grund av resursbrist varit tvungna att göra omprioriteringar och istället för företagsbesök och införsäljning fokuserat på att digitalisera företagskortet för framtiden.

Indikatorer	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014	Målvärde 2017
<b>Kollektivtrafikens marknadsandel</b> (procent jämfört med det totala motoriserade resandet) <sup>17</sup>	11	8	10	9	12
<b>Antalet påbörjade kollektivtrafikresor</b> <sup>18</sup>	10 631 108	10 079 708	9 690 616	9 810 856	10 800 000
<i>varav buss</i>	10 093 854	9 561 680	9 187 591	9 342 828	-
<i>varav tåg (Norrtåg)</i>	537 254	518 028	503 025	468 028	-
<b>Antalet påbörjade skolkortsresor</b>	1 543 269	1 789 051	1 833 922	2 015 265	2 500 000
<b>Antalet påbörjade kollektivtrafikresor exklusive skolkort</b>	8 550 585	7 772 629	7 353 669	7 327 563	8 300 000
<i>varav landsbygdstrafik</i>	2 123 334	1 960 929	1 763 368	1 860 503	1 700 000
<i>varav tätortstrafik</i>	6 427 251	5 811 700	5 590 301	5 467 060	6 000 000
<i>varav total regional tågtrafik</i> <sup>19</sup>	-	-	-	-	600 000
<i>därav tågtrafik med Din Turs produkter</i>	-	-	-	-	300 000
<b>Totala omsättningen av företagskortet (kr)</b>	8 719 330	9 280 515	8 954 373	7 630 002	9 500 000
<b>Antalet resor med företagskort</b>	177 747	181 150	184 441	181 597	0
<i>varav resor med buss</i>	154 746	156 679	162 332	157 972	0
<i>varav resor med tåg</i>	23 001	24 471	22 109	23 625	0

#### Uppföljning av aktiviteter beslutade i budget 2017

##### Linjeomläggning i tätortstrafiken med förbättrade möjligheter för resande.

Under 2014 påbörjades en översyn av trafiken i Örnsköldsviks tätort. Syftet med översynen är främst att snabba upp och effektivisera trafiken för att öka resandet och attraktiviteten. Vid en översyn är det viktigt att även påbörja investering i infrastrukturen för att uppnå maximal effekt på åtgärden.

*Den ursprungliga trafikomläggningen med en produktionsökning omkring 10 mkr minskades till ca 2,8mkr. Sedan 2014 har en 50 procent av en heltid lagts på planerandet av ny tätortstrafik för att öka resandet och attraktiviteten i Örnsköldsviks kommun. Det nya trafikupplägget med en produktionsökning på ca 2,8mkr genomfördes vid tabellskiftet i december 2017.*

En översyn har även påbörjats inom Sundsvall och det finns ett behov av att genomföra en linjenätsanalys. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*I kommunalförbundets åiterrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.*

##### Öka mobiliteten hos länets ungdomar

<sup>17</sup>Kollektivtrafik-barometern ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer Öppna jämförelser. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

<sup>18</sup> Statistiken visar antalet påstigande med Din Turs och Norrtågs produkter.

<sup>19</sup> Det är inte möjligt att ta fram statistik där skolkort är exkluderade.

---

Införa subventionerat resande i Sundsvall för skolungdomar.

*Pågående. I samband med Långtidsplanen 2018-20 beslutade direktionen att prioritera arbetet med att införa subventionerat resande i Sundsvall för skolungdomar.*

---

Införa avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar i Örnsköldsvik.

*Genomfördes under hösten 2016.*

---

### **Utveckling av företagsrådgivning**

---

Vi ska fortsatt jobba med konceptet företagsrådgivning och öka resandet med företagskortet.

*Ett koncept och resvaneundersökning har jobbats fram och under första månaderna har sju företag besökts. I juli slutade projektledaren för projektet på kommunalförbundet, projektet kommer därför resterade tid av projektet att genomföras med annan inriktning med stöd av tillgängliga resurser.*

---

Vi ska utveckla företagskortet till en mer flexibel lösning, exempelvis mobillösning.

*Inom projekt Hållbara resor har digitalisering av företagskortet påbörjats genom att kartlägga nödvändig organisation för att kunna hantera tjänsten.*

---

### **Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad**

---

Under fem veckor genomfördes en digital kampanj med syftet att få fler att arbetspendla med Linje 90 Härnösand-Kramfors-Sollefteå. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden där linjen går. Från digitala annonsen gick det att klicka sig direkt till tidtabellen på [dintur.se](http://dintur.se).

---

Under två veckor genomfördes en digital kampanj med budskapet att välja bussen till kvällsnöje och shopping. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden i och kring Sundsvall och Örnsköldsvik. Denna kampanj riktades mot sällan-resenärer med en uppmaning att välja bussen. Ett delsyfte var att få fler att upptäcka vår app "Din Tur" och genom att klicka på annonsen kom mottagarna till en informationssida på Din Turs webbplats [www.dintur.se](http://www.dintur.se) där appen beskrevs.

---

Under en vecka genomfördes en kampanj med geografiskt riktad annons i Västernorrland med 20 000 visningar per dag. Totalt 120 000 visningar med budskap att se saldo och ladda sitt reskort direkt i Din Tur webbshop. Kampanjen riktade sig främst till befintliga resenärer. Syftet var att få fler att upptäcka Din Turs webbshop och ladda sitt reskort innan man kliver ombord på bussen.

---

Genomfört pendlarkampanj i januari då Din Tur bjöd alla som morgonpendlade med linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall på morgonfika.

---

Vi medverkar i projektledningen av nytt resecenter och byggnationen av Sundsvall nya busstation.

---

Vi deltar i genomförandet av linjenätsanalys av Sundsvalls tätortstrafik.

---

Vi deltar i utformningen av det nya stationsläget Njurundabommen.

---



### Antalet påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken inklusive skolkort

Av tabellen nedan framgår att resandet har ökat mellan 2016 och 2017<sup>20</sup>. Resandeökningarna hittar vi främst i länets tätorter där ökningen motsvarar 8 procent. Örnsköldsvik har ökat mest med 26 procent. Resandet i landsbygdstrafiken är oförändrat men vi ser en kraftig minskning i Höga kusten och på linje 40, Tvärflöjten som går mellan Örnsköldsvik-Sollefteå och Östersund.

Linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik startade i december och resandet är inte jämförbart mellan åren. Linje 10 avvecklades under 2016. Antalet resande med Din Turs produkter i den regionala tågtrafiken har minskat kraftigt mellan 2016 och 2017.

Trafik-område	Trafikering	Förändring 2016 - 2017	2017	2016	2015	2014
O2	Höga Kusten	-22%	78 083	99 843	90 268	69 598
O3	Sollefteå tätort	+4%	72 411	69 906	61 703	59 766
O45	Sollefteå landsbygd	-7%	124 747	134 579	118 883	119 962
O6	Örnsköldsviks tätort	26%	1 148 670	911 055	739 323	733 806
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	6 %	115 022	108 339	89 465	89 536
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	5 %	147 938	140 861	135 774	129 891
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	2%	148 986	145 822	140 756	146 875
O10	Härnösands tätort	12 %	494 883	440 559	372 488	320 986
O1415	Sundsvalls tätort	4 %	5 304 841	5 090 788	5 118 808	5 135 519
O16	Sundsvall – Holm och Liden	-4 %	116 711	121 420	118 398	113 151
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	5%	1 187 011	1 135 558	1 100 570	1 294 670
O18	Sundsvall – Matfors	11%	202 554	182 358	180 114	189 979
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	1%	379 091	374 478	338 149	321 182
O22	Härnösand landsbygd	7%	104 904	98 303	92 227	98 367
O23	Ånge landsbygd	-4%	166 469	173 187	165 138	167 944
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	-28%	23 865	33 216	30 607	28 970
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15%	19 641	17 115	16 938	15 054
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	7%	215 006	200 542	195 504	206 970
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	-	43 021	1 380 <sup>21</sup>	-	-
S6	Linje 10 Härnösand-Örnsköldsvik	-	- <sup>22</sup>	82 371	82 478	100 602
	<b>Totalt antal påstigande i linjelagd busstrafik</b>	<b>6%</b>	<b>10 093 854</b>	<b>9 561 680</b>	<b>9 187 591</b>	<b>9 342 828</b>
Tågtrafik	Resande i tågtrafik med Din Turs produkter	-38%	89 851	145 027	142 220	-

<sup>20</sup> Myndigheten har bytt databas för statistikhämtning 2017

<sup>21</sup>Trafikstart december 2016

<sup>22</sup>Trafiken avvecklades december 2016

## Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön

	Utfall 2017	Prognos T2	Prognos T1
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↑	↑
<p><b>Analys</b></p> <p>Vår sammantagna bedömning är att målet är uppfyllt. Vi når målvärdena i relation till samtliga indikatorer.</p> <p>Vi bidrar genom en hög energieffektivitet till minskad negativ påverkan på miljön. Trafikföretagens insatser för att minska energiåtgången genom till exempel energieffektiv körstil, bidrar till en minskad mängd förbrukad energi och därmed minskad negativ miljöpåverkan.</p> <p>2017 fick övergången till biobränsle fullt genomslag. Hela bussflottan (98,2 procent) tankas med HVO<sup>23</sup>-bränsle, vilket leder till kraftigt reducerat koldioxidutsläpp. Jämfört med 2015 har koldioxidutsläppen minskat med 75 procent för den linjelagda busstrafiken.</p> <p>Andel kväveoxider per förbrukad kilowattimma är 1,34. Värdet ligger i paritet med 2016, vår förväntan var att indikatorvärdet skulle ha sjunkit med anledning av övergång till biobränsle. HVO-bränslets egenskaper påverkar värdet och med stora volymer kan effekter och slutsatser utvärderas nationellt. Värdet för utsläpp av kväveoxider är viktig att följa upp kommande år.</p> <p>Den låga energianvändningen per produktionskilometer, sett i nationell jämförelse<sup>24</sup>, är oförändrad under de tre senaste åren.</p>			

Indikatorer	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014	Målvärde 2017
<b>Kväveoxider per förbrukad kilowattimma (g/kwh)</b>	1,34	1,32	1,51	-	2,50
<b>Energianvändning per produktionskilometer<sup>25</sup> (kwh/km)</b>	3,0	3,1	3,0	-	3,3
<b>Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)</b>	98,2	62,6	35,2	-	80,0
<b>Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton)</b>	2 277	6 231	9 098	-	-

### Uppföljning av aktiviteter beslutade i budget 2017

#### Kontinuerlig dialog med trafikföretag för en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta.

Inom ramen för nuvarande trafikavtal föra en dialog med de trafikföretag vi har avtal med att fortsätta utvecklingen mot en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta.

*Pågående. Från februari har ett trafikföretag för särskild persontrafik påbörjat tanka med miljöbränsle.*

Trafikera stadslinjen i Kramfors kommun med elbuss. *Ej genomförd. Planeras till 2018*

23 Hydrerad vegetabilisk olja (HVO)

24 Öppna jämförelser 2017, Sveriges Kommuner och Landsting.

25 Ny redovisningsmetod jmf ÅR 2016. Tidigare år redovisades energiförbrukningen i MWh

## Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2017	Prognos T2	Prognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	→

### Analys

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt.

Vid en jämförelse mellan indikatorernas målvärde och utfall blir vår sammantagna bedömning att målet om en resurseffektiv kollektivtrafik inte nås under 2017.

Utfallet per helår visar en budgetavvikelse på 2,8 procent eller 14,2 mnkr lägre kostnader jämfört med budget. Målet är att avvikelsen ska vara noll. Avvikelsen beror bland annat på lägre kostnader för den regionala tågtrafiken samt att reglering av tidigare års intäkter för den länsgemensamma busstrafiken och ofördelade intäkter från en tidigare produkt Best Price har bokförts under 2017. Budgetavvikelsen för den särskilda persontrafiken i länet uppgår till 8,4 mnkr och avvikelsen för avskrivningskostnaderna är 4,4 mnkr.

Kostnaden för linjelagd busstrafik ökar årligen genom indexuppräknning. Utfall för index under året är lägre än budget. Kostnadsutvecklingen i övrigt för linjelagd busstrafik beror på ökat antal produktionskilometer i Matforstrafiken.

Nettokostnad per resa för landsbygdstrafiken ökar vilket kan förklaras av indexuppräknning och minskat resande. Nettokostnad per resa för tätortstrafiken är oförändrade då indexuppräknningarna balanseras av ett ökat resande.

Självfinansieringsgraden är i stort sett oförändrad för landsbygdstrafiken och lägre än föregående år för tätortstrafiken. Ingen av indikatorerna för självfinansieringsgraden når målvärdet under 2017

Självfinansieringsgraden sjunker för tätortstrafiken. För Örnsköldsviks tätort minskar självfinansieringsgraden med 6 procent. Den största orsaken till detta är kommunala subventioner som ökar andelen skattemedel som finansiering av trafiken. Antalet resenärer som själva betalar för sin resa minskar under året. Västernorrlands subventionsgrad av kollektivtrafik är bland de högsta i Sverige och ligger på 77 procent.

Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkter har minskat för perioden. Införandet av ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun är en förklaring till minskningen eftersom skolkortet ersätts av ungdomskortet.

Kostnaden per resa för både färdtjänst och sjukresor har ökat och ligger högre än respektive målvärde. Sjukresorna i Västernorrland är längre då länets vårdorganisation har förändrats och fler resor går till Sundsvalls sjukhus. Som en följd av detta har avtalen för Sollefteå omförhandlats och är dyrare än tidigare. Indexuppräknningen på 2 procent för den särskilda persontrafiken förklarar inte hela kostnadsökningen på 5 procent. Då vi inte kan särskilja färdtjänst från sjukresor i de den totala produktionen är det svårt att få en tydligare bild av vad som orsakar kostnadsökningen.

De nya trafikavtalen för den särskilda persontrafiken har lett till en ökad besparing då alla tillägg är fastlagda. Samordning mellan sjukresor och färdtjänst har ökat mellan 2016 och 2017 men når inte upp till 2015 års nivå då även Sundsvalls kommuns färdtjänst inkluderades.

Indikatorer	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014	Målvärde 2017
<b>Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget</b>					
<i>Avvikelse (%)</i>	2,8%	-1,9%	-3,7%	1%	0
<i>Avvikelse (mnkr)</i>	14,2	-8,7	-15,7	2,2	0
<b>Nettokostnad per resa (kr)</b>	34	32	32	30	35
<i>Landsbygdstrafik</i>	66	63	64	45	50
<i>Tätortstrafik</i>	17	17	17	15	15
<i>Tågtrafik</i>	68	65	51	51	63
<b>Nettokostnad per invånare (kr)<sup>26</sup></b>	1 316	1 243	1 192	-	-
<b>Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad<sup>27</sup> (%)</b>	24,3%	24,9%	25,7%	-	29,2%
<i>Landsbygdstrafik</i>	18,8%	18,6%	19,3%	-	19,9%
<i>Tätortstrafik</i>	32,0%	33,9%	34,6%	-	33,3%
<b>Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)</b>	5,5%	7%	8%	-	-
<i>Landsbygdstrafik</i>	7%	9%	-	-	9,1%
<i>Tätortstrafik</i>	3%	4%	-	-	4,3%
<b>Kostnad/sjukresa (kr per resa)<sup>28</sup></b>	360	350	332	243	348
<b>Antal sjukresor</b> <i>Totalt Västernorrland</i>	186 208	186 945	184 779	179 725	-
<b>Kostnad/färdtjänstresa (kr)<sup>29</sup></b> <i>Totalt Västernorrland</i>	209	199	190	181	130
<b>Kostnad/färdtjänstresa (kr)</b> <i>Ånge kommun</i>	321	311	301	229	315
<b>Antal färdtjänstresor</b> <i>Västernorrland, exkl. Sundsvall</i>	190 168	179 019	178 113	178 474	-
<b>Antal färdtjänstresor</b> <i>Ånge kommun</i>	10 627	10 650	10 802	12 007	-
<b>Produktionskilometer färdtjänst och sjukresor<sup>30</sup></b> <i>exkl. Sundsvall</i>	5 480 692	5 489 411	-	-	-

<sup>26</sup> Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, SÄKO, Beställningscentralen och subventioner, genom befolkningsmängden 31 mars.

<sup>27</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

<sup>28</sup> Justerade värden för 2015-16 efter ny databearbetning i trafikledningssystemet SAM 3001.

<sup>29</sup> Justerade värden för 2015-16 efter ny databearbetning i trafikledningssystemet SAM 3001.

<sup>30</sup> Transportörsstatistiken ger inte möjlighet att urskilja antalet färdtjänstkilometer från antalet sjukresokilometer

## Uppföljning av aktiviteter beslutade i budget 2017

### Utreda möjligheterna till effektivare trafiklösningar

Det finns ett behov av att hitta fler resandemöjligheter på landsbygden. Främst handlar det om att öka resandet genom att bättre använda befintlig trafik och genom effektivare samordning. Landstinget leder arbetet i projektet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

*I kommunalförbundets återrapporering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.*

Vi ska även se över möjligheterna att utrusta skolbussar med biljettmaskiner för att möjliggöra för allmänheten att resa med.

*Ej genomförd. Planeras till 2018.*

### Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

*Deltagande i linjenätsanalys i Sundsvalls tätortstrafik*

*Ansvarat för linjenätsanalys i Örnsköldsviks tätortstrafik*

### Självfinansieringsgrad per avtalsområde

Högst självfinansieringsgrad har linje 201 som går mellan Sundsvall och Härnösand. Ånge landsbygd och Sundsvall – Holm och Liden har lägst självfinansieringsgrad. I Örnsköldsviks tätort har självfinansieringsgraden gått från 26 procent 2014 till 16 procent 2017.

Trafik-område	Trafikering	2017	2016	2015	2014
S5	Linje 201	56%	48%	47%	-
O14/O15	Sundsvalls tätort	33%	35%	36%	36%
O17/O21	Njurunda - Sundsvall - Timrå	25%	24%	23%	-
O06	Örnsköldsviks tätort	16%	22%	24%	26%
L10/L50	Linje 10 Härnösand - Örnsköldsvik	17%	19%	20%	26%
O20	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	19%	19%	17%	18%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	16%	18%	20%	20%
O345	Sollefteå tätort och landsbygd	14%	16%	15%	14%
O07	Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningssjö	11%	15%	15%	14%
O18	Sundsvall - Matfors	15%	14%	16%	15%
O08	Örnsköldsvik -Solberg, Mellansel och Bredbyn	12%	14%	15%	15%
O23	Ånge landsbygd	8%	12%	13%	10%
O02	Höga Kusten	9%	12%	11%	9%
O09	Örnsköldsvik -Skorped och Köpmanholmen	11%	11%	12%	14%
O16	Sundsvall - Holm och Liden	7%	8%	8%	8%
O10/O22	Härnösand	16%	11%	-	-

## Samordnade resor

Kommunalförbundet har ett uppdrag att samordna färdtjänstresor och sjukresor. En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon, det kan vara hela sträckan eller en del av sträckan. Regionen står för kostnaden för sjukresor och kommunen för övriga resor. När resorna samordnas delas kostnaden mellan parterna.

Tabellen nedan visar att andelen samordnade resor har minskat efter 2015 då Sundsvalls kommun upphandlade färdtjänstresor själva utan möjlighet till samordning med de avtal som kommunalförbundet slutit för sjukresor i kommunen. Detta medför att kostnaderna för både Sundsvalls kommun och Region Västernorrland ökar.

Andelen samordnade resor i snitt under 2016 var 58,51 procent. Under 2017 ökade andelen till 59,18 procent.

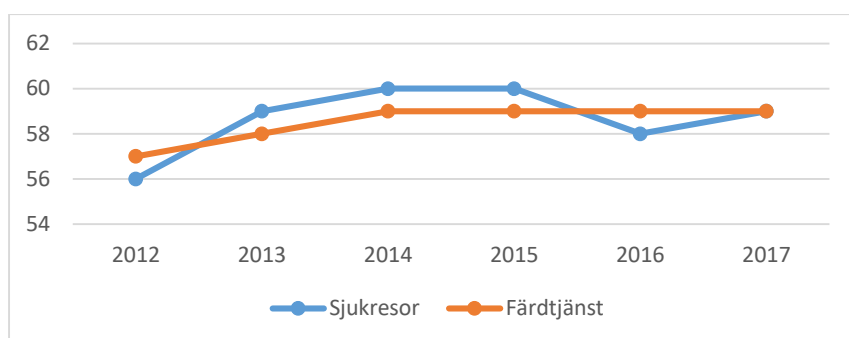


Diagram: Andel samordnade resor (%)

I och med att nya trafikavtalet för den särskilda persontrafiken trädde ikraft 1 november 2015 ökade den procentuella besparingen trots att andelen samordnade resor minskade i samband med att färdtjänstresorna i Sundsvall inte längre samordnades med andra resor.

Besparingen var under 2016 i snitt 34,09 procent och ökade under 2017 till 34,39 procent. Besparingen i procent är ett uttryck för hur mycket varje resa skulle ha kostat utan att samordnas i relation till kostnaden när resorna har samordnats.

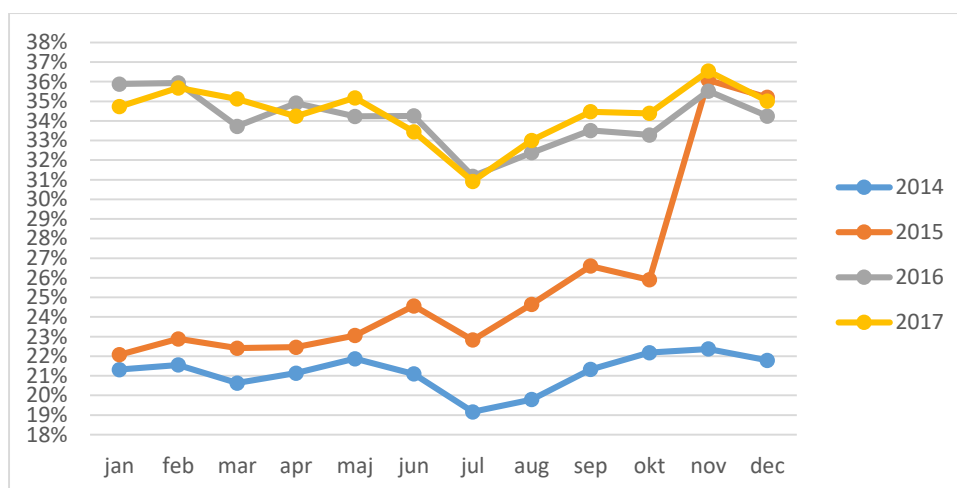


Diagram: Besparing samordnade resor (%)

## Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Utifrån direktionens riktlinjer har måloppfyllnaden av god ekonomisk hushållning analyserats. Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2017.

Det finansiella målet om resurseffektiv kollektivtrafik uppfylls inte under året. Den främsta indikatorn för resurseffektiv kollektivtrafik är jämförelsen mellan verksamhetens nettokostnader och budget. Målvärdet är noll, det vill säga ingen avvikelse mellan budget och utfall.

Finansiellt mål	Utfall 2017	Måloppfyllelse
Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik	Indikatorernas målvärden uppnås inte	Nej, målet uppfylls inte

Budgeterade nettokostnader uppgår till 499,5 mnkr och utfallet är 485,3 mnkr, det innebär en budgetavvikelse om 14,2 mnkr motsvarande 2,8 procent.

Självfinansieringsgraden är oförändrad för landsbygdstrafiken och lägre än föregående år för tätortstrafiken. Ingen av indikatorerna för självfinansieringsgraden förväntas nå målvärdet under 2017.

Biljettintäkterna ökar inte i paritet med kostnaderna för den linjelagda busstrafiken. De kommunalt subventionerade produkterna förstärker denna effekt.

Sammantaget uppfylls tre av fem verksamhetsmål 2017.

Verksamhetens mål	Utfall 2017	Måloppfyllelse
Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten	Flera åtgärder har genomförts, samt att nyttjandegraden av digitala plattformar ökar.	Ja, målet uppfylls
Kollektivtrafikmyndigheten varumärke Din Tur stärks gentemot resenär och allmänhet	En rad koordinerade och målstyrda marknadsföringsaktiviteter har genomförts.	Ja, målet uppfylls
Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten hos resenärer och allmänhet	Med anledning av resursbrist har satsningen på realtid ej slutförts.	Nej, målet uppfylls inte
Kollektivtrafikmyndigheten ökar kollektiva resandet i Västernorrland	Trots ökat resande är marknadsandelen av det totala resandet långt från målvärdet.	Nej, målet uppfylls inte
Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön	Samtliga indikatorer uppnås.	Ja, målet uppfylls

Kollektivtrafikmyndighetens övergripande mål om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel är centralt i bedömningen om kommunalförbundet har en god ekonomisk hushållning. Detta mål kommer inte att uppnås inte under perioden fram till 2020.

I riktlinjerna för god ekonomisk hushållning fastställda av direktionen framgår att i samband med budgetberedning ska de faktorer som påverkar myndighetens verksamhet och ekonomi på kort- och långsikt analyseras. Under året har direktionen fattat beslut om kommande långtidsplan med tillagda aktiviteter utan föregående analys om hur kommunalförbundet påverkas. Införande av kommunala subventioner är ett sådant exempel. Inspel till långtidsplanen för 2018 med handläggning 2017 medför att verksamheten måste omprioriteras. Tidigare beslutade insatser får då stå tillbaka och möjligheten att nå verksamhetsmålen försämras. Att direktionen ges tillfälle att ta ställning till omprioriteringar av verksamheten ger förutsättningar för kommunalförbundet att använda resurser till rätt saker och att dessa resurser utnyttjas på ett effektivt sätt så att god ekonomisk hushållning kan nås.

## Ekonomisk analys

### Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr. I årets resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 8,1 mnkr. De två största jämförelsestörande posterna är intäkter som har reglerats under året. Dels har ofördelade intäkter, värdet på den avslutade produkten Best Price har intäktsförts och dels har intäkter genom norrlandsfördelningen justerats, där Jämtland under åren 2013 till 2015 fått för hög ersättning för den länsöverskridande trafiken och Västernorrland således fått för låg ersättning. Dessa intäkter uppgår till 8,9 mnkr.

Ytterligare jämförelsestörande poster är en upphandlingsskadeavgift på 1,0 mnkr som har reserverats. Kommunalförbundet har genomfört två upphandlingar avseende särskild persontrafik i strid mot LOU. En avtalsförändring i Sollefteå kommun 2016 samt en direkttilldelning i Ånge kommun 2015. Enligt domslut har avtalen fått bestå av tvingande hänsyn till allmänintresse. I domskälen anges dock att det varit fråga om otillåten direktupphandling och därmed är det Konkurrensverkets skyldighet att ansöka om upphandlingsskadeavgift.

Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta underskottet som uppstår mellan prislstan och subventionerat pris.

Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. Kommunal biljettsubvention är 12,4 mnkr högre än föregående år, vilket till största del beror på att Örnsköldviks kommun införde ett subventionerat ungdomskort under augusti 2016.

Årets medlemsbidrag uppgår till 396,1 mnkr och i jämförelse med föregående år är ökningen 14,1 mnkr vilket motsvarar 3,7 procent.

Belopp, mnkr	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Verksamhetens intäkter	139,7	142,8	147,1	140,6
Verksamhetens kostnader	-629,0	-593,9	-576,6	-556,8
Jämförelsestörande poster	8,1	0,3	1,2	3,7
Avskrivningar	-4,0	-8,1	-8,0	-6,7
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-485,3</b>	<b>-458,8</b>	<b>-436,4</b>	<b>-419,2</b>
Kommunala biljettsubventioner	89,2	76,8	0,0	0,0
Medlemsbidrag	396,1	382,0	436,6	419,0
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Exkluderas engångsposterna, uppgår nettokostnaden till 493,4 mnkr att jämföra med 459,1 mnkr föregående år. Avvikelsen mellan åren är 34,3 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 7,5 procent.

Fremsta orsaken är indexförändring vilken genererar ökade kostnader med 12,7 mnkr. Ytterligar orsaker är ökade trafik kostnader där trafikförändringar motsvarar 5 mnkr och kostnader för resandeincitament motsvarar 5,3 mnkr. Den särskild persontrafik har högre kostnader än föregående år motsvarande 3,9 mnkr. De sammantagna administrativa kostnaderna har ökat med 3,6 mnkr och kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 2,8 mnkr. Det som också påverkar nettokostnaderna är minskade intäkter för skolkort med 3,6 mnkr och även biljettintäkterna har minskat med 1,6 mnkr i jämförelse med föregående år.

Avskrivningskostnaderna uppgick till 4,0 mnkr vilket är 4,1 mnkr lägre än föregående år. Avvikelsen beror främst på att de största posterna för biljettmaskin var slutavskrivna under föregående år.

Belopp, mnkr	Utfall 2017	Utfall 2016	Avvikelse	Avvikelse (%)
<b>Verksamhetens nettokostnad exklusive jämförelsestörande poster</b>	-493,4	-459,1	34,3	7,5 %



## Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2017 uppgår likviditeten till 89 procent vilket innebär att den är oförändrad i jämförelse med föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till -25,8 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,6 procent jämfört med föregående år då soliditeten uppgick till 0,5 procent. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de tre senaste åren.

Resultat och kapacitet	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,6	0,5	0,7	1,1
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,1

## Intäkts- och kostnadsutveckling

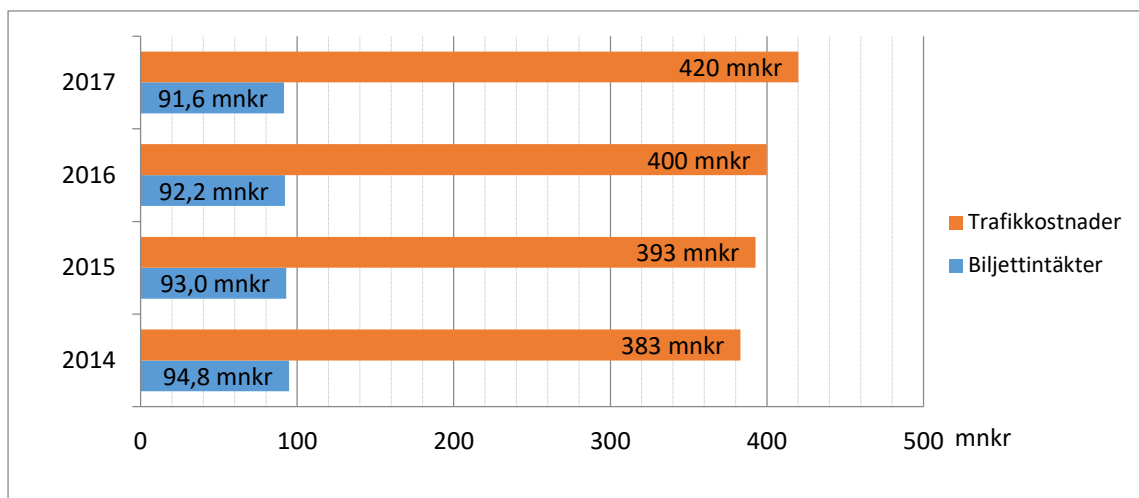
Verksamhetens intäkter har minskat med 2,2 procent, vilket är en minskning med 3,2 mnkr. En orsak är införandet av subventionerade produkter. Örnsköldsviks kommun subventionerar hela det zonbaserade kommunkortet för resenärer i åldern 7 – 19 år vilket innebär att kommunalförbundet får minskade biljettintäkter. Eftersom skolkortet ersätts av det subventionerade kommunkortet minskar även intäkterna för skolkort.

Förändringen av verksamhetens kostnader följer i stort indexutvecklingen mellan åren. Avskrivningarna har minskat med 50 procent mellan åren och det är biljettmaskinerna som slutavskrevs under föregående år.

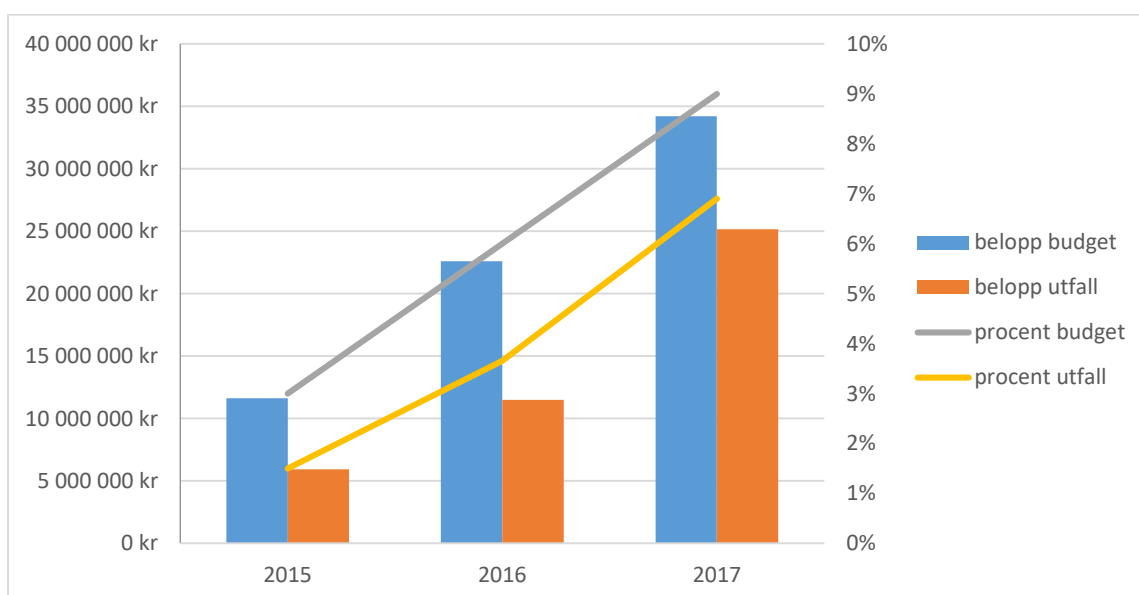
Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2017	2016	2015	2014
Verksamhetens intäkter	-2,2	-2,9	4,6	6,2
Verksamhetens kostnader	5,9	3,0	3,6	4,3
Avskrivningar	-50,8	1,3	19,2	31,5
Verksamhetens nettokostnad exkl. jämförelsestörande poster	7,5	4,9%	3,5%	4,1%

Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 21 mnkr till knappt 420 mnkr mellan 2016 och 2017. Sett under en fyraårs period har kostnaden ökat med 37 mnkr. Detta samtidigt som biljettintäkterna har minskat 0,6 mnkr mellan 2016 och 2017. Mellan 2014 och 2017 har intäkterna minskat med 3,1 mnkr.

De lägre biljettintäkterna påverkas som tidigare nämnts av det subventionerade kommunkortet i Örnsköldsviks kommun. Det har inneburit ett intäktsbortfall motsvarande 1,9 mnkr mellan 2014 och 2017. Nedläggningen av linje 10 mellan Sundsvall och Örnsköldsvik som 2017 ersattes av linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik har inneburit ett intäktsbortfall på 1 mnkr mellan 2016 och 2017. Mellan 2014 och 2017 är förändringen närmare 2 mnkr. I Sundsvalls tätort minskar intäkterna med 2,0 mnkr mellan 2014 och 2017. Intäkterna ökar på linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand och i trafiken mellan Njurunda och Timrå.



Kostnadsökningen beror främst på indexutvecklingen. Trafikavtalen justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen utgörs bland annat av; AKI (arbetskostnadsindex), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång) samt PPI (oljeprisindex). Indexförändringen från basåret 2013 till och med 2017 är 6,4 procent. Budget för index uppräknas tre procent årligen, vilket motsvarar en indexuppräkning med 9 procent till och med 2017. Kostnaden för index är 25 mnkr för 2017 jämfört med en budget om 34 mnkr. Indexutveckling har de senaste åren varit relativt låg vilket också gynnat kommunalförbundet men under 2017 har index ökat.



## Budgetföljsamhet

Verksamhetens intäkter uppgår till 139,7 mnkr och uppvisar en positiv avvikelse mot budget motsvarande 11,1 mnkr. Intäkterna är 9 procent högre än vad som budgeterats. Kostnaderna är 1 procent högre än budget och uppgår till 629,0 mnkr.

Kommunal biljettsubvention är 22,6 mnkr lägre än budget, motsvarande 20 procent. Det beror till största del beror på att Örnsköldsviks kommun införde ett subventionerat ungdomskort under augusti 2016.

Årets medlemsbidrag uppgår till 396,1 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 387,7 mnkr. Avvikelsen är 8,4 mnkr vilket motsvarar 2 procent av den totala budgeten.

Belopp, mnkr	Utfall 2017	Budget 2017	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	139,7	128,6	11,0	9%
Verksamhetens kostnader	-629,0	-620,1	8,9	1%
Jämförelsestörande poster	8,1	0	8,1	-
Avskrivningar	-4,0	-8,0	4,0	-50%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-485,3</b>	<b>-499,5</b>	14,2	-3%
Kommunala biljettsubventioner	89,2	111,8	22,6	-20%
Medlemsbidrag	396,1	387,7	8,4	2%
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	0	-

Vid en jämförelse med budget när engångsposterna är exkluderade är budgetavvikelsen 6,1 mnkr motsvarande 1,2 procent. De främsta orsakerna är högre kostnader än budgeterat för särskild persontrafik med 8,4 mnkr, högre kostnader för resandeincitament med 7,6 mnkr. Indexutvecklingen genererar lägre kostnader än budget med 9,4 mnkr samt även tågtrafiken med 8,3 mnkr.

Avskrivningskostnaderna uppgick till 4 mnkr vilket är 4 mnkr lägre än budget. Avvikelsen beror främst på att de största posterna för biljettmaskin var slutavskrivna under föregående år men att budgeterade kostnader inte justerats.

Belopp, mnkr	Utfall 2017	Budget 2017	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
<b>Verksamhetens nettokostnad exklusive jämförelsestörande poster</b>	-493,4	-459,1	-6,1	-1,2%

## Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet.

Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för 2017 är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

Balanskravsutredning (mnkr)	2017	2016	2015	2014
<b>Årets resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av realiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Årets resultat efter balanskravsjusteringar</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Årets balanskravsresultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>

## Verksamhetens nettokostnad

Verksamhetens nettokostnad inklusive jämförelsestörande poster uppgår till 485,3 mnkr och budgeterade nettokostnader 499,5 mnkr. Budgetavvikelsen är 14,2 mnkr vilket motsvarar knappt 3 procent lägre nettokostnad än vad som budgeterats. En stor avvikelse återfinns inom särskild persontrafik där nettokostnaden är 8,4 högre än budget. Områden där nettokostnader är betydligt lägre än budgeterat är dels inom landsbygdstrafiken och dels inom tågtrafik. För tågtrafiken beror avvikelsen främst på låga elpriser, lägre banavgifter på Mittbanan samt utebliven trafikstart Luleå-Boden. Budgetavvikelsen på 4,2 mnkr för biljettmaskin avser avskrivningskostnader för biljettmaskiner som var slutavskrivna under föregående år men med budgeterade medel för 2017.

Föregående år uppgick nettokostnaderna till 458,8 mnkr vilket innebär att nettokostnaderna har ökat med 26,5 mnkr motsvarande 5,8 procent.

Nettokostnader, mnkr	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse %
<b>Landsbygdstrafik</b>	<b>-175,1</b>	<b>-183,3</b>	<b>8,2</b>	<b>-4%</b>	<b>-164,9</b>	<b>-10,2</b>	<b>6%</b>
varav intäkter	72,0	67,8	4,2	6%	71,3	0,6	1%
därav skolkortsintäkter	17,7	17,0	0,7	4%	20,1	-2,4	-12%
varav kostnader	-247,1	-251,1	4,0	-2%	-236,2	-10,8	5%
<b>Tätortstrafik</b>	<b>-112,3</b>	<b>-114,0</b>	<b>1,8</b>	<b>-2%</b>	<b>-102,0</b>	<b>-10,3</b>	<b>10%</b>
varav intäkter	64,7	60,8	3,9	6%	62,8	1,9	3%
därav skolkortsintäkter	5,8	5,5	0,3	5%	6,9	-1,2	-17%
varav kostnader	-177,0	-174,8	-2,1	1%	-164,8	-12,2	7%
<b>Särskild persontrafik</b>	<b>-107,7</b>	<b>-99,4</b>	<b>-8,4</b>	<b>8%</b>	<b>-103,8</b>	<b>-3,9</b>	<b>4%</b>
varav färdtjänst	-40,0	-37,5	-2,5	7%	-37,8	-2,2	6%
varav sjukresor	-67,7	-61,8	-5,9	10%	-66,1	-1,7	3%
<b>Tågtrafik</b>	<b>-36,6</b>	<b>-44,9</b>	<b>8,3</b>	<b>-19%</b>	<b>-33,8</b>	<b>-2,8</b>	<b>8%</b>
<b>Biljettsystem (avskrivning)</b>	<b>-0,7</b>	<b>-5,0</b>	<b>4,2</b>	<b>-85%</b>	<b>-5,0</b>	<b>4,2</b>	<b>-85%</b>
<b>Stationsavgifter</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1%</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1%</b>
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>-33,7</b>	<b>-33,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>2%</b>	<b>-31,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>7%</b>
<b>Din Tur kundcenter</b>	<b>-17,4</b>	<b>-18,1</b>	<b>0,7</b>	<b>-4%</b>	<b>-15,8</b>	<b>-1,5</b>	<b>10%</b>
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-485,3</b>	<b>-499,5</b>	<b>14,2</b>	<b>-3%</b>	<b>-458,8</b>	<b>-26,5</b>	<b>5,8%</b>
Kommunal biljettsubvention	89,2	111,8	-22,6	-20%	76,8	12,4	16%
Medlemsbidrag	396,1	387,7	8,5	2%	382,0	14,1	4%
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

### Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Intäkter för landsbygds och tätortstrafik är totalt 8,1 mnkr högre än budget. Främst orsaken till budgetavvikelsen är engångsintäkterna motsvarande 8,9 mnkr för värdet på produkten Best Price och regleringen av norrlandsfördelningen.

Exkluderas dessa engångsintäkter så uppgår biljettintäkterna till 97,9 mnkr med en avvikelse om 1,2 mnkr lägre intäkter än budget. Vid en jämförelse med föregående år exkluderat engångsintäkterna har biljettintäkterna minskat med 1,9 mnkr. En orsak till minskningen är att Örnsköldsviks kommun har infört ett subventionerat ungdomskort.

För skolkort är intäkterna 0,9 mnkr högre än budget. Intäkterna för skolkorten har minskat mellan åren och orsaken är framförallt att Örnsköldsviks kommuns subventionerade ungdomskort har ersatt skolkorten i kommunen vilket leder till minskade skolkortsintäkter för kommunalförbundet.

Intäkter för Bussgods är 0,6 mnkr lägre än dels budget och dels föregående år. Det beror bland annat på att Bussgods kör egna paketbilar istället för att köra frakter i det befintliga linjenätet.

Den kommunala biljettsubventionen för ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun och seniorkortet i Sundsvalls kommun uppgår till 89,2 mnkr och i jämförelse med budgeterade subventioner är

intäkterna 22,6 mnkr lägre. Främsta orsaken är att antalet seniorkort har minskat i förhållande till det antal som beräknats i budget.

Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Biljettintäkter, landsbygd	47,9	43,8	4,1	9%	43,9	4,0	9%
Biljettintäkter, tätort	58,9	55,3	3,6	7%	55,9	3,1	5%
Intäkter skolkort	23,4	22,5	0,9	4%	27,0	-3,6	-13%
Bussgods	0,8	1,5	-0,6	-43%	1,4	-0,6	-40%
Resplus	2,6	2,5	0,1	4%	2,7	-0,1	-2%
Övriga intäkter	3,0	3,0	0,0	0%	3,0	0,0	0%
<b>Summa intäkter</b>	<b>136,7</b>	<b>128,6</b>	<b>8,1</b>	<b>6,3%</b>	<b>133,8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,2%</b>
Kommunal biljettsubvention	89,2	111,8	-22,6	-20%	76,8	12,4	16%
<b>Summa</b>	<b>225,8</b>	<b>240,4</b>	<b>-14,6</b>	<b>-6%</b>	<b>210,5</b>	<b>15,3</b>	<b>7%</b>

### Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Traffikkostnaderna är i paritet med budget och budgetavvikelsen är endast 0,9 mnkr. Den för kommunalförbundet gynnsamma indexförändringen under året medför lägre trafikknkostnader. Kostnaden för indexuppräknningen<sup>31</sup> är 24,8 mnkr jämfört med budget på 34,2 mnkr. Budgetavvikelsen är således 9,4 mnkr. Indexförändringen från basåret 2013 är 6,4 procent jämfört med budgeterad uppräknning om 9 procent.

Fem trafikområden har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Resandet i dessa områden är högre än vid basåret och det innebär ökade kostnader för resandeincitament med 7,6 mnkr. Denna kostnad har inte budgeterats för året. Trafikföretagen kör med fossilfritt drivmedel vilket innebär att det miljöincitament som finns definierade i trafikavtalen träder i kraft. Kostnaden för miljöincitamentet är 1,2 mnkr i jämförelse med budget om 2,6 mnkr. Avvikelsen på 1,4 mnkr beror på att budgeten är felaktigt baserad på att samtliga trafikavtal hade miljöincitament.

Budgetavvikelsen för landsbygdstrafik är 2,7 mnkr. Det beror främst på att kostnaden för index är 15,1 mnkr och i jämförelse med en budget om 19,7 mnkr är kostnaderna 4,6 mnkr lägre än budgeterat. För resandeincitamentet är kostnaden inom landsbygdstrafiken 1,5 mnkr högre än budget och för miljöincitamentet är kostnaden däremot 0,4 mnkr lägre än budget. Ytterligare en orsak till budgetavvikelsen inom landsbygdstrafiken är en justering och vidarefakturering av kostnader för linje 40 Tvärflöjten till Länstrafiken Jämtland. Sammantalet rör det sig om en sammantaget minskad kostnad med 1,0 mnkr som påverkar 2017 men avsåg även tidigare år. Det har budgeterats för ett ökat trafikutbud på grund av den kraftiga resandeökningen som skedde i och med att nya asylboenden på landsbygden startade under 2015. Detta behov har dock uteblivit på grund av att flera boenden har avvecklats under året och det innebär lägre kostnader om 1,0 mnkr än budget.

Kostnaden för tätortstrafiken är 1,5 mnkr högre än budget. För resandeincitamentet är kostnaderna 6,1 mnkr högre än budget, fördelad på Sundsvalls tätort med 1,3 mnkr och på Örnsköldsviks tätort med 4,8 mnkr. Kostnaden för miljöincitamentet inom tätorten är knappt 0,1 mnkr mot budgeterat 1,1 mnkr. Det som också påverkar kostnaderna är att indexutvecklingen är lägre än budgeterat. Utfallet är 9,7 mnkr och jämfört med budget om 14,4 mnkr är avvikelsen 4,8 mnkr

Kostnaderna för förstärkningstrafik inom landsbygd är i paritet budget. Inom tätort har kostnaderna för förstärkningstrafik ökat med 0,7 mnkr jämfört med budget. Det beror dels på att förstärkningsbehovet i Örnsköldsviks tätort har ökat på grund av fullsatta fordon på vissa avgångar, och dels på omläggningen av linje 141/142 i Sundsvallsområdet.

<sup>31</sup> Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknningen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljehälsindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna för landsbygd- respektive tätortstrafik ökat med fem respektive sju procent, totalt 22,5 mnkr. Främsta orsaken till ökningen är indexuppräknigen och även fast utvecklingen är gynnsam har kostnaden ökat med 12,7 mnkr. En ytterligare orsak till avvikelsen är att kostnaden för resandeincitament har ökat med 5,2 mnkr mellan åren. Kostnader för beslutade trafikförändringar har skett med ökade kostnader om 4,1 mnkr jämfört med föregående år. De största förändringarna är inom trafikområde O18 Sundsvall – Matfors, 020 Sollefteå – Kramfors – Härnösand samt O17/21 Timrå – Njurunda. En förändring mellan åren är även avvecklingen av linje 10 och trafikstart för linje 50.

Kostnaderna för förstärkningstrafik inom landsbygd är 0,2 mnkr högre än utfallet föregående år. Det beror främst på utökad förstärkningstrafik i Matfors samt att linje 202 och linje 90 anpassats mot linje 50. Förstärkningstrafiken i tätort har ökat med 0,7 mnkr mellan åren och det förklaras av det ökade förstärkningsbehovet i Örnsköldsviks tätort samt omläggningen av linjer i Sundsvallsområdet.

Försäljningsprovisionerna har minskat med 0,3 mnkr jämfört med föregående år, vilket främst beror på att kommunalförbundet till och med 2016 erlade kommission till Botnietåg. En annan bidragande orsak är en minskad försäljning med 0,7 mnkr hos länets försäljningsställen till förmån för till exempel biljettköp via app.

I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app.

Kostnad, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse 2017- 2016 %
Landsbygdstrafik	-239,2	-241,9	2,7	-1%	-228,7	-10,5	5%
Förstärkning, landsbygd	-2,9	-2,8	-0,1	2%	-2,7	-0,1	5%
Tätortstrafik	-174,4	-172,9	-1,5	1%	-162,7	-11,7	7%
Förstärkning, tätort	-0,8	-0,2	-0,7	434%	-0,1	-0,7	473%
Komplettering, anropsstyrd taxi	-1,3	-1,6	0,3	-20%	-1,2	-0,1	4%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,6	-0,7	0,1	-13%	-0,7	0,1	-12%
Försäljningsprovision	-1,7	-2,1	-0,3	22%	-2,4	0,6	-27%
Bankkostnader m m	-2,5	-2,2	0,3	-11%	-2,4	-0,1	6%
<b>Summa</b>	<b>-423,5</b>	<b>-424,4</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-401,0</b>	<b>-22,5</b>	<b>5,6%</b>

### Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår under året till 107,7 mnkr och budgeten uppgår till 99,4 mnkr, det innebär en avvikelse på 8,4 mnkr. Största avvikelserna är kostnaden för sjukresor som är 5,9 mnkr högre än budget. Kostnaden för färdtjänst är 2,5 mnkr högre än budget.

Sjukresekostnaden uppgår till 67,7 mnkr, för 2016 var motsvarande kostnad 66,1 mnkr. Kostnaden har ökat med 1,7 mnkr. Kostnaderna har ökat men antal resor har minskat med 536 resor under året. Minskningen av antalet resor är marginell då det totala antalet resor är 186 206. En möjlig orsak till kostnadsökningen utöver indexuppräknigen är det omförhandlade avtalet i Sollefteå men även att antalet längre resor har ökat. Egenavgifterna höjdes från 80 kr till 100 kr i juli 2016. Erlagda egenavgifter har under perioden därför ökat med 0,5 mnkr jämfört med föregående år trots att antalet resor minskat. Effekten av höjd egenavgift blir att kostnadsutvecklingen bromsas upp.

Kostnaderna för färdtjänst har ökat med 2,2 mnkr i jämförelse med föregående år. Kostnadsökningar ser vi främst i Sollefteå, Härnösand och Timrå.

Största budgetavvikelsen har Sollefteås kommun med 1,3 mnkr högre kostnader än budget. I Sollefteå har det totala antalet resande minskat med 202 resor jämfört med föregående år, men längden på resorna har ökat vilket medför högre kostnader. Det omförhandlade avtalet i Sollefteå tätort som gäller från och med 1 december 2016 är ett dyrare avtal bland annat på grund av att antalet stora multifordon har utökats.

För Timrå kommun är kostnaderna 0,7 mnkr högre än budget. Timrå kommun har lagt över resenärer till Din Tur kundcenter som tidigare rest med Timrå kommuns egna fordon. Dessa resenärer åker upp till två resor dagligen till och från arbetet vilket gör att antalet resor har ökat med 3 306 jämfört med föregående år. Resandeökningen är 13 procent och kostnadsökningen 0,8 mnkr.

Antalet resor i Kramfors har under perioden ökat med 2 156 totalt vilket ger en resandeökning på 6 procent. Den största delen av ökningen, 1 118 resor, består av särskoleresor. Jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 0,3 mnkr.

För Ånge kommun är kostnaderna 0,3 mnkr lägre än budget. Totalt antal resor i Ånge kommun är i nivå med föregående år. Antal färdtjänststillstånd har minskat från ett snitt på 461 under 2016 till 447 för 2017, vilket kan vara en förklaring till minskat antal färdtjänstresor. Antal särskoleresor har däremot ökat med 440 jämfört med tidigare år vilket kan bidra till en ökad kostnad.

I Härnösands kommun har resandet ökat med 2 878 resor, även längden på resorna har ökat vilket sammantaget resulterar i högre kostnader med 0,8 mnkr. Det är färdtjänstresorna som har ökat mest med 2 050. Även särskoleresorna har ökat med 683. Tidigare körde kommunen särskoleresorna med egna fordon. Den totala resandeökningen under 2017 är 11 procent.

För Örnsköldsviks kommun har kostnaderna ökat med 1 mnkr. Skillnaden mellan budget och utfall är en ökning på 0,4 mnkr. Antal resande har ökat med 3 034 jämfört med föregående år vilket gör att kostnaden ökar med 6 procent. Den dagliga verksamheten, Örngruppen, står för den största procentuella ökningen av antal resor med totalt 1 143 vilket motsvarar 10 procent.

Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Region Västernorrland	-67,7	-61,8	-5,9	10%	-66,1	-1,7	3%
Ånge kommun	-3,4	-3,7	0,3	-8%	-3,3	0,1	-3%
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-	-0,1	0,0	-
Timrå kommun	-4,4	-3,7	-0,7	18%	-3,6	-0,5	14%
Härnösands kommun	-4,7	-4,0	-0,9	21%	-3,9	-0,8	18%
Kramfors kommun	-10,2	-10,5	0,4	-3%	-9,9	0,3	-3%
Sollefteå kommun	-5,8	-4,5	-1,3	28%	-4,4	-1,1	24%
Örnsköldsviks kommun	-11,5	-11,1	-0,3	3%	-10,5	-0,3	3%
<b>Summa</b>	<b>-107,7</b>	<b>-99,4</b>	<b>-8,4</b>	<b>8%</b>	<b>-101,7</b>	<b>-3,9</b>	<b>4%</b>

### Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna redovisar ett utfall om 33,7 mnkr och budget för perioden är 32,9 mnkr. Budgetavvikelsen är således 0,7 mnkr vilket motsvarar 2,3 procent.

Största avvikelsen finns under externa kostnader där kostnaderna är 1,8 mnkr högre än budget. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter för Svensk Kollektivtrafik, samt konsultkostnader. En orsak till att externa kostnader är högre än budget och även högre än föregående år är den tidigare nämnda upphandlingsskadeavgiften. Övriga orsaker till avvikelsen inom externa kostnader är högre kostnader för juridiskt konsultstöd samt högre kostnader för lokalhyra efter ombyggnationen och utökade lokalytor.

Personal redovisar 1,0 mnkr lägre kostnader än budget. Det beror främst på vakanta tjänster och långtidssjukskrivningar. Jämfört med utfallet föregående år har en ny tjänst tillsatts samt att vakanser från 2016 har tillsatts under året.

Underhåll och reparation av biljettmaskinerna uppgår till 5,7 mnkr, vilket är 0,9 mnkr högre än budget. Kostnaderna är på samma nivå som föregående år. Budgetavvikelsen beror dels på att det är fler biljettmaskiner i drift vilket leder till ökade kostnader för underhåll och dels att avtalskostnader för drift och underhåll inte är uppräknade i budget. Återinvesteringen i biljettmaskiner inleddes redan 2016 och kommer att slutföras under 2018.

Marknad redovisar 0,6 mnkr lägre kostnader än budget vilket kan förklaras med att planerade och budgeterade kostnader för marknadsinsatser inte har realiserats. Det gäller bland annat viss annonsering och kampanjer vid skolstart i augusti och vid tidtabellsskifte i december. Att kostnaderna är lägre än föregående år hänför sig dels till produktbytet som genomfördes under föregående år med kostnader om 0,6 mnkr och dels till att det genomfördes fler kampanjer enligt plan.

IT och telefoni är i paritet med budget med en budgetavvikelse om knappt 0,1 mnkr. Det beror främst på vidtagna besparingsåtgärder för att möta de högre kostnaderna för konsultstöd samt högre kostnader för drift- och serviceavtal. Avvikelsen mellan åren uppgår till 0,6 mnkr och beror bland annat på fler tilläggstjänster i Mobitime. Ytterligare orsaker är att transaktionsavgifter GPRS för realtid har ökat samt förändring och utökning av drift och serviceavtal för realtid. Även kostnaderna för hostinglösning samt utveckling av den interna söktjänsten Elmer har ökat.

Biljettkontroll med ny organisation har startat upp under året.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Personal	-15,0	-15,9	1,0	-6%	-13,9	1,0	-7%
Externt	-4,7	-2,9	-1,8	64%	-3,3	1,4	-41%
Biljettkontroll	-0,5	-0,6	0,1	-22%	-0,1	0,4	-718%
Direktionen	-0,9	-0,8	-0,1	11%	-0,9	0,0	0%
Strategisk planering	-0,2	-0,3	0,1	-45%	-0,3	-0,1	36%
Hållplatsarbete	-0,1	-0,2	0,1	-45%	-0,2	-0,1	29%
Marknad	-0,5	-1,1	0,6	-53%	-1,7	-1,1	68%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,7	-4,8	-0,9	18%	-5,6	0,0	-1%
IT och telefoni	-6,2	-6,3	0,1	-2%	-5,6	0,6	-10%
<b>Summa</b>	<b>-33,7</b>	<b>-32,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>2,3%</b>	<b>-31,5</b>	<b>2,1</b>	<b>-6,8%</b>

### Din Tur kundcenter

Kostnaderna för Din Tur kundcenter är 0,7 mnkr lägre än budgeterat. Största avvikelsen finns under IT och telefoni som redovisar 0,4 mnkr lägre kostnader än budgeterat och det beror bland annat på lägre avtalskostnader för telefoni.

Personal har ett utfall med 0,3 mnkr lägre kostnader än budgeterat. Det beror bland annat på vakanta tjänster och långtidssjukskrivning. Kostnaden jämfört med föregående år har däremot ökat med 1,3 mnkr och det beror främst på att det rekryterats två gruppchefer samt att utbildningen av vikarier till kundtjänst har skett under två omgångar.

De externa kostnaderna är 0,3 mnkr högre än budget vilket är en effekt av iordningsställandet av lokalen i Ånge samt konsultkostnad med anledning om en ny konkurrensutsatt upphandling i trafikområde 60 och 61 i Sollefteå kommun.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Personal	-13,7	-14,0	0,3	-2%	-12,4	-1,3	11%
Externt	-0,9	-0,6	-0,3	44%	-0,9	0,0	2%
Marknad	-0,2	-0,4	0,2	-58%	-0,2	0,0	-19%
IT och telefoni	-2,6	-3,0	0,4	-14%	-2,3	-0,2	10%
<b>Summa</b>	<b>-17,4</b>	<b>-18,0</b>	<b>0,7</b>	<b>-4%</b>	<b>-15,8</b>	<b>-1,5</b>	<b>10%</b>



### Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget är 396,1 mnkr och budget är 387,7 mnkr. Den största procentuella avvikelser har Sundsvalls kommun med en avvikelse om 12,2 mnkr. Det beror främst på att subventionerade intäkter för seniorkortet är lägre, vilket medför ett högre medlemsbidrag för kommunen. Vid en jämförelse med föregående år har Sundsvalls kommun störst avvikelse med 21,5 mnkr.

Örnsköldsviks kommun har en budgetavvikelse på 3,6 mnkr och orsakerna är dels lägre intäkter för ungdomskortet och dels högre kostnader för resandeincitament.

Region Västernorrland har ett medlemsbidrag som är 4,5 mnkr högre än budget och det beror till största del på att kostnaderna för sjukresor är högre än budgeterat.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2016	Avvikelse 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Region Västernorrland	200,5	204,9	-4,5	-2%	194,1	6,4	3%
Ånge kommun	10,5	10,7	-0,3	-3%	10,1	0,4	4%
Sundsvalls kommun	66,6	54,4	12,2	22%	45,0	21,5	48%
Timrå kommun	18,0	17,9	0,1	1%	16,7	1,3	7%
Härnösands kommun	28,6	27,9	0,8	3%	26,5	2,1	8%
Kramfors kommun	24,9	27,5	-2,6	-10%	24,9	0,0	0%
Sollefteå kommun	18,5	19,4	-0,9	-4%	16,6	1,9	11%
Örnsköldsviks kommun	28,6	25,0	3,6	15%	48,1	-19,5	-40%
<b>Summa</b>	<b>396,1</b>	<b>387,7</b>	<b>8,5</b>	<b>2%</b>	<b>382,0</b>	<b>14,1</b>	<b>4%</b>

## Prognosavvikelse

Ett sätt att analysera risk och kontroll är att mäta prognossäkerheten. Tillförlitliga prognoser skapar förutsättningar för kommunalförbundet att fatta rätt beslut och genomföra nödvändiga korrigeringar. Prognossäkerheten är även en viktig del inför arbetet med budget kommande år. Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos.

Verksamhetens nettokostnader prognostiserades med 494,3 mnkr per april och prognosen ökade med 5,6 mnkr per augusti och uppgick till 499,9 mnkr. Prognosavvikelsen motsvarar 1,8 procent för april och den försämrades något för augusti där avvikelsen motsvarar 2,9 procent.

Vid årets andra tertialuppföljning per augusti prognostiserades 0,5 mnkr högre nettokostnader än budget och en handlingsplan upprättades för att minska kostnaderna.

Belopp, mnkr	Utfall 2017	Prognos augusti	Prognos-avvikelse augusti	Prognos april	Prognos-avvikelse april	Budget 2017
Verksamhetens intäkter	139,7	127,7	9%	127,1	9%	128,6
Verksamhetens kostnader	-629,0	-623,4	1%	-617,8	2%	-623,1
Jämförelsestörande poster	8,1	-0,5	106%	0	100%	0
Avskrivningar	-4,0	-3,7	7%	-3,6	10%	-5,0
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-485,3</b>	<b>-499,9</b>	<b>2,9%</b>	<b>-494,3</b>	<b>1,8%</b>	<b>-499,5</b>
Kommunala biljettsubventioner	89,2	87,9	1%	97,6	-9%	111,8
Medlemsbidrag	396,1	412,0	-4%	396,6	0%	387,7
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>

Exkluderas jämförelsestörande poster och avskrivningar i verksamhetens nettokostnader är prognosavvikelsen per april 9,0 mnkr motsvarande 0,2 procent. Vid uppföljningen per augusti är prognosavvikelsen 6,0 mnkr vilket motsvarar 1,2 procent.

Belopp, mnkr	Utfall 2017	Prognos augusti	Prognos-avvikelse augusti	Prognos april	Prognos-avvikelse april	Budget 2017
<b>Verksamhetens nettokostnader exkl. jämförelsestörande poster</b>	<b>-493,4</b>	<b>-499,4</b>	<b>1,2 %</b>	<b>-494,3</b>	<b>0,2 %</b>	<b>-499,5</b>

### Verksamhetens nettokostnader

Vid årets första uppföljning prognostiserades verksamhetens nettokostnader till 494,3 mnkr med en avvikelse på 9,0 mnkr jämfört med utfallet. Vid årets andra uppföljning prognostiserades nettokostnaderna till 499,5 mnkr och avvikelsen är 14,5 mnkr i jämförelse med utfallet.

Den största procentuella prognosavvikelsen återfinns under tågtrafik och är 22 procent. Prognosen som lämnades av Norrtåg var i paritet med budgeterade kostnader men utfallet visar drygt 8,0 mnkr lägre kostnader än budget. Intäkterna prognostiserades lägre än utfallet både vid prognosen per april och även vid prognosen per augusti. Främsta orsaken till prognosavvikelsen är engångsintäkterna från Jämtland samt regleringen av intäkter för den tidigare produkten Best Price.

Ytterligare en stor prognosavvikelse är skolkortsintäkter. Intäkterna prognostiserades lägre än utfallet, 1,8 mnkr för landsbygdstrafik och 0,5 mnkr för tätortstrafik prognosen per augusti.

Nettokostnader, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos-avvikelse apr	Prognos-avvikelse apr %	Budget 2017
<b>Landsbygdstrafik</b>	<b>-175,1</b>	<b>-180,4</b>	<b>5,3</b>	<b>-3%</b>	<b>-178,7</b>	<b>3,6</b>	<b>-2%</b>	<b>-183,3</b>
varav intäkter	72,0	67,1	4,8	7%	66,8	5,2	7%	67,8
därav skolkorts-intäkter	17,7	15,9	1,8	10%	17,0	0,6	4%	17,0
varav kostnader	-247,1	-247,5	0,4	0%	-245,4	-1,6	1%	-251,1
<b>Tätortstrafik</b>	<b>-112,3</b>	<b>-113,9</b>	<b>1,7</b>	<b>-1%</b>	<b>-112,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0%</b>	<b>-114,0</b>
varav intäkter	64,7	60,6	4,1	6%	59,7	5,0	8%	60,8
därav skolkorts-intäkter	5,8	5,3	0,5	8%	5,6	0,1	2%	5,5
varav kostnader	-177,0	-174,5	-2,4	1%	-171,7	-5,2	3%	-174,8
<b>SÄKO</b>	<b>-107,7</b>	<b>-106,4</b>	<b>-1,3</b>	<b>1%</b>	<b>-104,5</b>	<b>-3,2</b>	<b>3%</b>	<b>-99,4</b>
varav färdtjänst	-40,0	-39,6	-0,4	1%	-37,3	-2,7	7%	-37,5
varav sjukresor	-67,7	-66,8	-1,0	1%	-67,2	-0,5	1%	-61,8
<b>Tågtrafik</b>	<b>-36,6</b>	<b>-44,8</b>	<b>8,2</b>	<b>-22%</b>	<b>-44,7</b>	<b>8,1</b>	<b>-22%</b>	<b>-44,9</b>
<b>Biljettsystem (avskrivning)</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-5%</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>-5,0</b>
<b>Stationsavgifter</b>	<b>-1,8</b>	<b>-2,1</b>	<b>0,2</b>	<b>-13%</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>-1,8</b>
<b>Förvaltningskostnader</b>	<b>-33,7</b>	<b>-33,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>0%</b>	<b>-34,7</b>	<b>1,1</b>	<b>-3%</b>	<b>-33,0</b>
<b>Din Tur kundcenter</b>	<b>-17,4</b>	<b>-18,0</b>	<b>0,6</b>	<b>-3%</b>	<b>-17,5</b>	<b>0,2</b>	<b>-1%</b>	<b>-18,1</b>
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-485,3</b>	<b>-499,9</b>	<b>14,5</b>	<b>-3%</b>	<b>-494,8</b>	<b>9,5</b>	<b>-2%</b>	<b>-499,5</b>
Kommunal biljettsubvention	89,2	87,9	1,4	2%	97,6	-8,5	-9%	111,8
Medlemsbidrag	396,1	412,0	-15,9	-4%	396,7	-0,6	0%	387,7
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>

#### Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Prognosavvikelsen för intäkter är 10,0 mnkr lägre än utfallet. Vid prognosen i augusti förbättrades prognosen och avvikelsen är 8,9 mnkr. Avvikelserna beror främst på de tidigare nämnda engångsbeloppen, dels från Jämtland för biljettintäkter och dels intäkter för Best Price produkten. Prognosavvikelsen för biljettintäkterna från landsbygds- och tätortstrafiken är 9,0 mnkr per april och 6,4 mnkr per augusti. I prognosen från augusti finns intäkterna för tidigare nämnda norrlandsfördelningen med.

Införandet av ett nytt produktutbud under augusti föregående år påverkar intäktsnivån och effekterna har varit svåra att prognostisera. Det gäller även för intäkterna för de kommunala biljettsubventionerna. Svårigheten framgår främst vid den första prognosen i april med en avvikelse om 8,5 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos-avvikelse apr	Prognos-avvikelse apr %	Budget 2017
Biljettintäkter, landsbygd	47,9	45,1	2,8	6%	43,8	4,1	9%	43,8
Biljettintäkter, tätort	58,9	55,3	3,6	6%	54,1	4,9	8%	55,3
Intäkter skolkort	23,4	21,2	2,2	10%	22,7	0,7	3%	23,4
Bussgods	0,8	0,8	0,0	3%	0,7	0,1	9%	1,5
Resplus	2,6	2,5	0,1	4%	2,3	0,3	11%	2,5
Övriga intäkter	3,0	2,8	0,2	6%	3,0	0,0	0%	3,0
<b>Summa intäkter</b>	<b>136,7</b>	<b>127,7</b>	<b>8,9</b>	<b>7%</b>	<b>126,6</b>	<b>10,0</b>	<b>7%</b>	<b>128,6</b>
Kommunal biljettsubvention	89,2	87,8	1,4	2%	97,6	-8,5	-9%	111,8
<b>Total summa</b>	<b>225,8</b>	<b>215,6</b>	<b>10,3</b>	<b>5%</b>	<b>224,3</b>	<b>1,6</b>	<b>1%</b>	<b>225,8</b>

## Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Prognosavvikelsen för trafik kostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per augusti är 2,5 mnkr vilket motsvarar knappt 1 procent av kostnaderna. För prognosen per april är avvikelsen 3,5 mnkr motsvarande knappt 2 procent.

Den främsta orsaken till prognosavvikelsen är att indexuppräknings<sup>32</sup> prognostiserades bli lägre i uppföljningen per april. Där prognostiserades en indexutveckling på 22,1 mnkr motsvarande 5,7 procent. I prognosen per augusti var bedömning att kostnaderna för indexutvecklingen skulle bli 27,6 mnkr motsvarande en förändring med 7,1 procent. Kostnaden för index blev slutligen 24,8 mnkr vilket motsvarar 6,4 procent jämfört med basåret 2013.

Kostnaderna för förstärkningstrafik inom landsbygden är 2,9 mnkr vilket även prognostiserades per augusti. Prognosavvikelsen för förstärkningstrafiken inom landsbygden är 1,0 mnkr per april. Det beror främst på att det prognostiserades högre kostnader än utfallet för trafikjustering mot linje 50 som också påverkar både linje 90 samt 202 med anslutningspunkter. Även kostnaderna för trafiken i Matfors, Timrå/Njurunda samt Örnköldsvik bedömdes bli högre men har stabiliserats under den senare delen av året och det påverkar utfallet.

Kostnaderna för provisionen till försäljningsställen är 1,7 mnkr, vilket är en ökning mot prognosen per augusti med 0,3 mnkr men en minskning mot prognosen per april med 0,6 mnkr. Under året har en genomlysning och kontroll av försäljningsställets redovisning på börjats för att säkerställa att korrekt försäljning och provision redovisats.

Belopp, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos- avvikelse apr	Prognos- avvikelse apr %	Budget 2017
Landsbygdstrafik	-239,2	-240,0	0,8	0%	-236,4	-2,8	1%	-241,9
Förstärkning, landsbygdstrafik	-2,9	-2,9	0,1	-2%	-3,9	1,0	-36%	-2,8
Tätortstrafik	-174,4	-172,4	-2,0	1%	-169,6	-4,8	3%	-172,9
Förstärkning, tätortstrafik	-0,8	-0,2	-0,7	81%	-0,2	-0,7	81%	-0,2
Komplettering, anropsstyrd taxi	-1,3	-1,2	-0,1	8%	-1,3	0,0	2%	-1,6
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,6	-0,5	-0,1	13%	-0,6	0,0	1%	-0,7
Försäljningsprovision	-1,7	-1,4	-0,3	19%	-2,3	0,6	-33%	-2,1
Bankkostnader m m	-2,5	-2,4	-0,1	6%	-2,4	-0,2	6%	-2,2
<b>Summa</b>	<b>-423,5</b>	<b>-421,0</b>	<b>-2,5</b>	<b>1%</b>	<b>-416,7</b>	<b>-6,9</b>	<b>2%</b>	<b>-424,4</b>

## Särskild persontrafik

Prognosavvikelsen för särskild persontrafik är vid en jämförelse mellan utfallet och prognosen per augusti, 1,3 mnkr. I den första tertialrapporten per april prognostiserades kostnaderna till 104,3 mnkr och i den andra tertialrapporten hade prognosen för kostnaderna ökat till 106,4 mnkr.

För sjukresekostnaderna är prognosavvikelsen 0,5 mnkr per april och 1 mnkr per augusti vilket motsvarar cirka 1 procent. Det får betraktas som en säker prognos.

Utfallet för Sollefteå kommun ligger prognosen per augusti och utfall nära varandra. Bedömningen för prognosen i april med en avvikelse på 0,8 mnkr baserades på att resandet skulle ligga kvar på samma nivå i antal men med fortsatt längre snittresor och att kostnaderna skulle öka på grund av ett dyrare avtal från 1 december 2016. Konsekvenserna av det nya avtalet var svårbedömt i april.

Den prognostiserade budgetavvikelsen per augusti är 0,1 mnkr högre än budget. Eftersom Timrå kommun har lagt över resenärer till Din Tur kundcenter har antalet resor ökat och därmed kostnaden.

<sup>32</sup> Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknings görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljehälsindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

För Ånge kommun var avvikelsen 0,1 mnkr per augusti. Prognosen baserades på en resandeminskning under året jämförelse med föregående år.

Prognosavvikelsen för Härnösands kommun var per april 0,9 mnkr och per augusti 0,5 mnkr. I augusti identifierade vi en resandeökning samt att Härnösands kommun överlätit särskoleresor till myndigheten.

Prognosen per april för Kramfors kommun låg närmare utfallet än prognosen per augusti. I augusti föreföll det som att resandet skulle öka i en högre omfattning än vad utfallet blev.

För Örnsköldsviks kommun var prognosavvikelsen 0,2 mnkr per augusti och något högre per april. Även här utgick vi från att resandet skulle öka i en högre utsträckning än vad som blev utfallet.

Belopp, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos-avvikelse apr	Prognos-avvikelse apr %	Budget 2017
Region Västernorrland	-67,7	-66,8	-1,0	1%	-67,2	-0,5	1%	-61,8
Ånge kommun	-3,4	-3,5	0,1	-1%	-3,0	-0,4	11%	-3,7
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-16%	-0,1	0,0	-16%	-0,1
Timrå kommun	-4,4	-4,2	-0,1	3%	-3,9	-0,4	10%	-3,7
Härnösands kommun	-4,7	-4,4	-0,5	10%	-4,0	-0,9	18%	-4,0
Kramfors kommun	-10,2	-10,6	0,4	-4%	-10,3	0,1	-1%	-10,5
Sollefteå kommun	-5,8	-5,7	0,0	0%	-4,9	-0,8	15%	-4,5
Örnsköldsviks kommun	-11,5	-11,2	-0,2	2%	-10,8	-0,6	5%	-11,1
<b>Summa verksamhets-kostnader</b>	<b>-107,7</b>	<b>-106,4</b>	<b>-1,3</b>	<b>1%</b>	<b>-104,3</b>	<b>-3,5</b>	<b>3%</b>	<b>-99,4</b>

### Förvaltningskostnader

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april är 0,8 mnkr vilket motsvarar knappt 2 procent av kostnaderna. För prognosen per augusti är avvikelsen 0,2 mnkr motsvarande knappt 1 procent. Åtgärder att minska förvaltningskostnaderna för tidtabellsarbete och översyn av avtal, abonnemang och effektivitetsåtgärder med anledning av årsprognosen efter tertialrapporten per augusti har gett viss effekt. Inom marknad och IT och telefoni är utfallet lägre än prognoserna.

Utfallet för externa kostnader uppgår till 4,7 mnkr, vilket är 1,4 mnkr högre än vid prognosen per april och 0,6 högre än prognosen per augusti. Det beror främst på att en upphandlingskadeavgift om 1,0 mnkr har reserverats som inte fanns med i prognoserna.

Nettokostnader, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos-avvikelse apr	Prognos-avvikelse apr %	Budget 2017
Personal	-15,0	-14,7	-0,3	2%	-15,3	0,4	-2%	-15,9
Externt	-4,7	-4,2	-0,6	12%	-3,3	-1,4	31%	-2,9
Biljettkontroll	-0,5	-0,5	0,0	-9%	-0,6	0,1	-30%	-0,6
Direktionen	-0,9	-1,0	0,1	-13%	-1,0	0,1	-11%	-0,8
Strategisk planering	-0,2	-0,2	0,0	-14%	-0,3	0,1	-59%	-0,3
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	-7%	-0,2	0,1	-81%	-0,2
Marknad	-0,5	-0,6	0,1	-22%	-1,3	0,8	-148%	-1,1
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,7	-5,2	-0,4	8%	-5,5	-0,2	3%	-4,8
IT och telefoni	-6,2	-6,9	0,8	-12%	-7,0	0,8	-14%	-6,3
<b>Summa</b>	<b>-33,7</b>	<b>-33,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1%</b>	<b>-34,5</b>	<b>0,8</b>	<b>-2%</b>	<b>-32,9</b>

## Din Tur kundcenter

Din Tur kundcenter prognostiserade kostnader om 17,5 mnkr per april och 18,0 per augusti. Minst prognosavvikelse är det med prognosen från april där avvikelserna är 1 procent. Främsta orsaken till avvikelserna är att kostnaderna för IT och telefoni är lägre än vad som prognostiserades.

Nettokostnader, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos-avvikelse apr	Prognos-avvikelse apr %	Budget 2017
Personal	-13,7	-13,9	0,2	-2%	-13,6	0,0	0%	-14,0
Externt	-0,9	-1,0	0,0	-3%	-0,8	-0,1	10%	-0,6
Marknad	-0,2	-0,2	0,0	-6%	-0,1	-0,1	42%	-0,4
IT och telefoni	-2,6	-2,9	0,4	-14%	-3,0	0,4	-16%	-3,0
<b>Summa</b>	<b>-17,4</b>	<b>-18,0</b>	<b>0,6</b>	<b>-3%</b>	<b>-17,5</b>	<b>0,1</b>	<b>-1%</b>	<b>-18,0</b>

## Sammanställning medlemsbidrag

Sammantaget för medlemsbidraget var prognosavvikelsen närmare noll för första prognosen per april och 15,9 mnkr för andra prognosen per augusti. Störst fluktuation mellan årets prognoser och utfallet återfinns under Sundsvalls kommun, Örnsköldsviks kommun och Sollefteå kommun. För Sundsvall och Örnsköldsvik beror avvikelserna bland annat på svårigheten att prognostisera de kommunala biljettsubventionerna och effekterna av dessa.

Störst prognosavvikelse har Region Västernorrland med drygt 11 mnkr vid båda prognostillfällena. Det beror främst på att kostnaderna för tågtrafik blev lägre än de prognoser som lämnades av Norrtåg vid tertialboksluten.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug %	Prognos apr	Prognos-avvikelse apr	Prognos-avvikelse apr %	Budget 2017
Region Västernorrland	200,5	212,2	-11,7	-6%	211,5	-11,1	-6%	204,9
Ånge kommun	10,5	10,5	-0,1	-1%	9,9	0,5	5%	10,7
Sundsvalls kommun	66,6	68,6	-2,0	-3%	61,7	4,9	7%	54,4
Timrå kommun	18,0	18,1	-0,1	0%	17,4	0,6	3%	17,9
Härnösands kommun	28,6	28,1	0,5	2%	27,2	1,5	5%	27,9
Kramfors kommun	24,9	25,6	-0,7	-3%	25,2	-0,3	-1%	27,5
Sollefteå kommun	18,5	19,5	-1,0	-6%	17,4	1,0	6%	19,4
Örnsköldsviks kommun	28,6	29,4	-0,8	-3%	26,4	2,2	8%	25,0
<b>Summa</b>	<b>396,1</b>	<b>412,0</b>	<b>-15,9</b>	<b>-4%</b>	<b>396,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>0%</b>	<b>387,7</b>

## Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Under året har förändringar skett inom koncernen och numera äger kommunalförbundet 100 procent av Bussgods mot tidigare 47,1 procent. Interna mellanhavanden har eliminerats. Koncernen redovisar under 2017 en förlust om 0,6 mnkr. Det är en försämring jämfört med föregående år då koncernen redovisade en förlust om 0,2 mnkr. Resultatet för Bussgods har försämrats med 0,5 mnkr mellan åren. Nedan följer en lägesbeskrivning av de bolag som finns med i den sammanställda redovisningen.

### Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Efter ett inriktningsbeslut i kommunalförbundets direktion inleddes en process som syftade till att bilda en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen. I november beslöt Region Jämtland Härjedalen att avveckla bussgodsverksamheten under Länstrafiken i Jämtland. Efter tydliga politiska indikationer tog direktionen ett nytt inriktningsbeslut i december om att fortsätta arbetet med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare, Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Arbetet beräknas vara klart under hösten 2018. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB.

Ett gemensamt bussgodsbolag möjliggör bättre samordning och bättre förutsättningar på en större marknad. Politiskt är det viktigt att tillgodose att gods når och kan skickas från hela regionen. En ny affärsmodell är nödvändig för fortsatt godshantering i kollektivtrafik i Västernorrland.

Bussgods i Västernorrland AB redovisar en förlust om 0,7 mnkr. Antalet frakter ökar under året men kostnaden för att frakta godset har ökat sedan linje 10 Sundsvall – Umeå avvecklades. Personalkostnaderna har ökat under året. Föregående år redovisades en förlust om 0,2 mnkr. Bolagets kostnader fortsätter att öka samtidigt som frakterna minskar. Om det gemensamma bolaget inte bildas kommer kraftfulla åtgärder för att minska kostnaderna att krävas, både vad gäller personal och antalet terminaler.

### Norrtåg AB

Kommunalförbundet äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB skall i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet.

Den totala kostnadsmassan för Norrtåg AB är 21,3 mnkr lägre jämfört med budget. För kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland betyder det ett utfall för driftsbidraget på 36,6 mnkr jämfört med budgeterat driftsbidrag på 44,5 mnkr. Ackumulerat över åren har kommunalförbundet en fordran på Norrtåg AB som uppgår till 16,7 mnkr.

De största avvikelserna är hänförliga låga elpriser, lägre banavgifter på Mittbanan samt utebliven trafikstart Luleå-Boden vilket tillsammans ger en positiv avvikelse på 11,4 mnkr. Operatörskostnader har en avvikelse hänförlig till utebliven trafikstart men samtidigt en ökad kostnad beroende på index, totalt en positiv avvikelse på 0,5 mnkr. Kostnad för depå har en positiv avvikelse på 2,2 mnkr till stor del beroende på egenfinansiering av trimningsåtgärder i verkstaden. Underhållskostnader och utebliven kostnad för ersättningsfordon och minskade bussersättningar uppgår till en positiv avvikelse på 4,3 mnkr. Kostnaderna för bolagets administration är 2,9 mnkr lägre än budget beroende på lägre bemanning och mindre konsultkostnader.



Tabell: Avräkningsskuld Norrtåg AB

### Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget, vilket beräknas slutföras våren 2018. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation. Samtrans AB redovisar en vinst om 22,0 tkr, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget redovisade en förlust om 114,6 tkr.

### Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn. Västernorrlands läns Trafik AB redovisar ett nollresultat, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget redovisade en förlust om 4 999 kr.

### Koncernens mellanhavanden

Kommunalförbundets och bolagens mellanhavanden har ökat mellan åren 2015 och 2017 där den främsta orsaken är ett nytt avtal i tågtrafiken från och med augusti 2016. Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden avseende försäljning har minskat med 0,8 mnkr mellan åren och det beror främst på att Bussgods i och med avvecklingen av linje 10 fraktar godset längs E4:an med egna paketbilar och inte i kommunalförbundets befintliga linjenät. Tidigare köpte Samtrans tjänst av kommunalförbundet men bolaget är nu under likvidation och köper inte tjänsten längre.

Försäljning (mnkr)	Köpare 2017	Säljare 2017	Köpare 2016	Säljare 2016	Köpare 2015	Säljare 2015
Kommunalförbundet	8,9	0,8	6,0	1,45	6,4	1,7
Norrtåg AB		8,9		6,0		6,4
Bussgods AB	0,8		1,4		1,6	
Samtrans AB			0,05		0,1	

Västernorrlands läns trafik AB

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2017	Mottagare 2017	Givare 2016	Mottagare 2016	Givare 2015	Mottagare 2015
Kommunalförbundet	36,6		33,8		25,2	
Norrtåg AB		36,6		33,8		25,2
Bussgods AB						
Samtrans AB						

Västernorrlands läns trafik AB



## Medarbetare

### Hälsa och sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron har minskat från 5,7 procent till 4,8 procent. Kvinnornas sjuktal har minskat och männens har ökat i förhållande till 2016. Långtidsfrånvaron har ökat markant. Sjuktalet i gruppen 29 år och yngre fortsätter att öka och grupperna 30-49 år och 50 år och äldre minskar. Stressrelaterade diagnoser står för 58,1 procent av den totala långtidsfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2017	2016
Total sjukfrånvaro	4,8	5,7
Långtidsfrånvaro (andel av total frånvaro)	29,4	11,1
Sjukfrånvaro kvinnor	4,7	7,7
Sjukfrånvaro män	5,1	2,0
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	6,9	3,3
Sjukfrånvaro 30-49 år	5,4	6,0
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	3,0	6,2

### Löne- och medarbetarsamtal

Alla medarbetare erbjöds lönesamtal under våren och samtliga utom ett avböjt lönesamtal genomfördes. Lönekonferens med lönesättande chefer genomfördes den 24 april och överläggning med arbetstagarorganisationen Vision den 8 maj. Lönerevisionen per 1 april fastställdes den 9 juni. Lönekartläggning genomfördes och redovisas av HR och representanter från arbetstagarorganisationen Vision.

Medarbetarsamtalen färdigställdes under november månad.

### Jämställdhet och mångfald

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Nolltolerans gäller beträffande diskriminering och annan kränkande särbehandling.

Under början på året genomfördes en medarbetarundersökning som syftade till att ta fram ett jämförbart index. Medarbetarundersökningen visar bland annat på att kommunalförbundet inte upplevs som helt fri från diskriminering. Utifrån resultatet har vi tagit fram en handlingsplan som adresserar de identifierade förbättringsområdena.

Arbetet med jämställdhetsplan har påbörjats och planeras vara färdigställd under våren 2018.

I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor är lika. Inom kommunalförbundet är det fler kvinnor än män anställda, skillnaden är tydligast vid Din Tur kundcenter i Ånge.

Vid rekrytering eftersträvas ökad jämställdhet och mångfald och detta anges särskilt i rekryteringsannonserna.

Kommunalförbundets direktion utgörs av 22 ordinarie ledamöter och 22 ersättare. Av dessa är 15 kvinnor och 29 män. Ordförande och vice ordförande är män. Ledamöterna i förbundsdirektionen utses av respektive medlem.

### Personal

En gemensam personaldag med tema ”Medarbetare i fokus” ägde rum i juni. Agendan på personaldagen upptog områdena, aktivitet i problemlösning, medarbetare - nytt mål i nytt trafikförsörjningsprogram och färdigställande av handlingsplan utifrån resultaten från medarbetarenkäten.

## Kompetensutveckling

Vi har förändrat formen för medarbetarsamtal där vi särskilt beaktar behovet av kompetensutveckling och feedback. Alla medarbetare har en individuell utvecklingsplan.

Utifrån ett perspektiv om ständiga förbättringar så riktar vi kompetensutveckling till medarbetare inom deras olika ansvarsområden. Under året har vi bland annat genomfört kompetensutvecklingsinsatser inom områdena kundservice, digitalisering samt ny kommunallag och dataskyddsförordning.

Med många nya medarbetare i organisationen är det viktigt med en väl genomförd introduktion. Vi tillämpar fastställd introduktionsplan.

## Policys och handlingsplaner

Gällande trafiksäkerhetspolicy har inarbetats i den reviderade resepolicy. Ett flertal policys är aktuella för revidering och ska inarbetas i en personalpolicy. Arbetet med personalpolicy har framflyttats till 2018. Personalhandböckerna som är utformade efter arbetsplatserna ska inarbetas till en gemensam personalhandbok, arbetet har framflyttats och påbörjas under våren 2018.

Utifrån resultat från medarbetarundersökningen och medarbetarnas grupparbeten har en handlingsplan med fyra indexområden, ledarskap, arbetsmiljö/arbetsklimat, organisation och vision och mål upprättats. Handlingsplanen ska följas upp på personalmöten, enhetsmöten, verksamhetsmöten och i dialog med arbetstagarorganisationen.

## Antal årsarbetare

Under året har viktiga personaltillsättningar genomförts. Tjänsterna, gruppchefer, dataspecialist, IT-tekniker, resenärsvärd och trafikanalytiker har tillsatts. Tjänsterna utvecklingschef och projektledare KOLL 2002 rekryterades under hösten och tillträde sker i januari och februari 2018.

Rekrytering av vikarierande trafiksamordnare till Din Tur Kundcenter har pågått under hela hösten då är en hög personalomsättning. Kundcenter har öppet dygnet runt och verksamheten behöver kompletteras med timanställda vikarier. Under 2017 har det varit en utmaning att rekrytera och behålla vikarierna då anställningsformen inte upplevs som tillräckligt attraktiv. Vi ser över möjligheten att utöka antalet tillsvidareanställda.

Totalt är 48 tillsvidareanställda i Kommunalförbundet av dessa är 32 kvinnor och 16 män.

Ledningsgruppen består av 3 kvinnor och 2 män, gruppen blir fulltalig då tjänsten som utvecklingschef tillträds i januari 2018.

Könsfördelning (antal)	Ånge	Kramfors	varav ledningsgrupp
<b>Kvinnor</b>	23	13	3
<b>Män</b>	10	10	2
<b>Summa<sup>33</sup></b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>5</b>

## Pensioner

Pensionskostnaderna för personal uppgick till 1,9 mnkr. Den största posten är den avgiftsbestämda ålderspensionen som betalas ut för att placeras av den enskilde arbetstagaren. Inga ansvarsförbindelser finns för pensioner intjänade före 1998.

<sup>33</sup> Antal anställda oavsett anställningsform vid årets utgång.

# Ekonomiska rapporter

## Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2017	2016	2017	2016
Verksamhetens intäkter	1	139,7	142,8	186,3	190,0
Verksamhetens kostnader	2	-629,5	-593,9	-676,0	-641,0
Jämförelsestörande poster	3	8,1	0,3	8,1	0,3
Avskrivningar	6	-4,0	-8,1	-4,4	-8,3
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-485,3</b>	<b>-458,8</b>	<b>-486,0</b>	<b>-459,1</b>
Kommunala biljettsubventioner	4	89,2	76,8	89,2	76,8
Medlemsbidrag	5	396,1	382,0	396,1	382,0
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,1	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	-0,1	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat före extraordinära poster</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,2</b>
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Årets resultat</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,2</b>

## Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Årets resultat		0,0	0,0		-0,2
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0		0,0
Avskrivningar	6	4,0	8,1		8,3
Ökning av avsättningar		0,0	0,0		1,0
Betald skatt		0,0	0,0		0,0
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>4,0</b>	<b>8,1</b>		<b>9,1</b>
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		11,1	-33,6		-35,0
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		-21,2	57,3		52,2
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten</b>		<b>-6,1</b>	<b>31,8</b>		<b>26,4</b>
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		-1,7	0,0		0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-1,2	-0,4		-0,9
Försäljning av inventarier		0,0	0,0		0,0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-3,0</b>	<b>-0,4</b>		<b>-0,9</b>
Amortering		0,0	0,0		0,0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		<b>0,0</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-9,1</b>	<b>31,3</b>		<b>25,5</b>
Likvida medel vid periodens början		141,5	110,2		15,2
Likvida medel vid periodens slut		132,4	141,5		170,7

**Balansräkning**

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>		0,6	0,0	0,6	0,0
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	6	5,0	8,4	7,4	9,0
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	21,5	19,7	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	1,1	1,0
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>21,5</b>	<b>19,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>27,1</b>	<b>28,1</b>	<b>9,2</b>	<b>10,1</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0	1,6	0,9
Kortfristiga fordringar	8	72,5	83,7	64,9	89,4
Kassa och bank		132,4	141,5	166,0	170,7
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>204,9</b>	<b>225,2</b>	<b>232,5</b>	<b>261,0</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>232,1</b>	<b>253,3</b>	<b>241,7</b>	<b>271,0</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>					
<b>Eget kapital</b>					
Eget kapital		0,0	0,0	0,1	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,1	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	2,8	2,9
Årets resultat		0,0	0,0	-0,6	-0,2
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>2,2</b>	<b>2,7</b>
<b>Avsättningar</b>					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,6	4,6
<b>Summa avsättningar</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>
<b>Skulder</b>					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	230,7	252,0	234,9	263,7
<b>Summa skulder</b>		<b>232,1</b>	<b>252,0</b>	<b>234,9</b>	<b>263,7</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>		<b>232,1</b>	<b>253,3</b>	<b>241,7</b>	<b>271,0</b>

## Noter

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2017	2016	2017	2016
<b>Not 1 Verksamhetens intäkter</b>	<b>139,7</b>	<b>142,8</b>	<b>186,3</b>	<b>190,0</b>
Biljettintäkter	105,9	105,6	105,9	105,6
Skolkortsintäkter	24,3	27,0	24,3	27,0
Fraktintäkter	0,0	0,0	19,1	17,4
Medfinansiering Trafikverket	0,0	0,0	17,9	19,7
Resplus	2,6	2,7	2,6	2,7
Bidrag	3,6	3,2	3,6	3,3
Övriga intäkter	3,3	4,3	12,9	14,3
<b>Not 2 Verksamhetens kostnader</b>	<b>-629,0</b>	<b>-593,9</b>	<b>-676,0</b>	<b>-641,0</b>
Trafikkostnader	-576,6	-544,0	-600,0	-580,2
Personalkostnader inkl direktionen	-31,7	-29,0	-40,1	-33,2
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-9,6	-9,4	-8,9	-9,4
Lokalkostnader	-1,9	-1,3	-1,9	-1,3
Konsultkostnader	-1,3	-1,5	-1,3	-1,5
Övriga kostnader	-7,9	-8,6	-23,8	-15,3
<b>Not 3 Jämförelsestörande poster</b>	<b>8,1</b>	<b>0,3</b>	<b>8,1</b>	<b>0,3</b>
Reglering av värde för produkten Best Price	5,6	0,0	5,6	0,0
Engångsintäkter Norrlandsfördelningen	3,3	0,0	3,3	0,0
Upphandlingsskadeavgift	-0,9	0,0	-0,9	0,0
Viten	0,1	0,1	0,1	0,1
Premier arbmarknförs FORA	0,0	0,2	0,0	0,2
<b>Not 4 Kommunala biljettsubvention</b>	<b>89,2</b>	<b>76,8</b>	<b>89,2</b>	<b>76,8</b>
Sundsvalls kommun	43,0	57,6	43,0	57,6
Örnsköldsviks kommun	46,2	19,2	46,2	19,2
<b>Not 5 Medlemsbidrag</b>	<b>396,1</b>	<b>382,0</b>	<b>396,1</b>	<b>382,0</b>
Region Västernorrland	200,5	194,1	200,5	194,1
Sundsvalls kommun	66,6	45,0	66,6	45,0
Örnsköldsviks kommun	28,6	48,1	28,6	48,1
Härnösands kommun	28,6	26,5	28,6	26,5
Kramfors kommun	24,9	24,9	24,9	24,9
Sollefteå kommun	18,5	16,6	18,5	16,6
Timrå kommun	18,0	16,7	18,0	16,7
Ånge kommun	10,4	10,1	10,4	10,1

**Not 6 Materiella anläggningstillgångar**

Ingående anskaffningsvärden	47,2	46,8	51,4	50,4
Inköp	1,2	0,4	3,2	1,0
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,0	0,0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	48,4	47,2	54,5	51,4
Ingående avskrivningar	-38,8	-30,7	-42,1	-33,6
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	-4,0	-8,1	-4,4	-8,5
Utgående ackumulerade avskrivningar	-42,8	-38,8	-46,5	-42,1
<b>Utgående restvärde enligt plan</b>	<b>5,6</b>	<b>8,4</b>	<b>8,0</b>	<b>9,3</b>

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
<b>Not 7</b>	<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>Antal</b>	<b>Kvotvärde, kr</b>	<b>Bokfört värde</b>	<b>Bokfört värde</b>	<b>Bokfört värde</b>	<b>Bokfört värde</b>
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	0,1	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>Summa</b>			<b>21,5</b>	<b>19,7</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
<b>Not 8</b>	<b>Kortfristiga fordringar</b>			<b>72,5</b>	<b>83,7</b>	<b>65,0</b>	<b>89,4</b>
	Kundfordringar			23,0	69,2	27,0	66,1
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			19,2	4,4	22,7	11,8
	Övriga kortfristiga fordringar			30,3	10,0	15,3	11,5
<b>Not 9</b>	<b>Kortfristiga skulder</b>			<b>230,7</b>	<b>252,0</b>	<b>234,9</b>	<b>263,7</b>
	Leverantörsskulder			68,0	62,8	73,5	62,1
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			16,4	10,7	32,8	30,1
	Övriga kortfristiga skulder			146,3	178,4	128,6	171,5

## Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets årsredovisning är upprättad enligt lagen om kommunal redovisning. Kommunalförbundet tillämpar de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunalredovisning och strävar i övrigt efter att följa god redovisningssed.

### Intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska tillgångarna kommer att tillgodogöras kommunalförbundet och om intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

### Periodiseringar

Periodisering av inkomster och utgifter sker enligt god redovisningssed. Det innebär att inkomster och utgifter bokförs på de perioder de intjänats respektive förbrukats.

### Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

### Jämförelsestörande poster

Som jämförelsestörande poster behandlas intäkter och kostnader som inte utgör den normala verksamheten samt är väsentliga belopp.

### Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

RKR:s rekommendation 11,4 om materiella anläggningstillgångar innehåller explicit krav på komponentavskrivning tillämpas ej, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

### Gränsdragning mellan kostnad och investering

Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller med en nyttjandeperiod på minst tre år, klassificeras som anläggningstillgång. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direktavskrivs.

### Leasing

Alla leasingavtal redovisas som nyttjanderättsavtal och leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden. Bussar som redovisas som anläggningstillgång leasas ut till upphandlade trafikföretag till en avgift om 0 kr.

### Sammanställd redovisning

I delårsbokslutet upprättas inte någon sammanställd redovisning utan den görs i samband med årsredovisningen. Årsprognosen för delägda dotterbolaget Norrtåg AB redovisas i rapporten.

# Ekonomisk ordlista

## Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

## Avskrivning

Planmässig värdeminskning av anläggningstillgångar för att fördela kostnaden över tillgångens livslängd.

## Balansräkning

Visar den ekonomiska ställningen på bokslutsdagen och hur den förändrats under året. Av balansräkningen framgår hur kommunalförbundet har använt sitt kapital (i anläggnings- och omsättningstillgångar), respektive hur kapitalet anskaffats (lång- och kortfristiga skulder samt eget kapital).

## Budget

En budget är en specificerad sammanfattning av sannolika intäkter och kostnader för en viss period. Det övergripande syftet med budgetering är att ge en prognos av kostnader och intäkter, som kan ligga till grund för att användas som verktyg för beslutsfattning

## Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

## Finansiella kostnader & intäkter

Poster som inte är direkt hänförliga till verksamheten, exempelvis räntor.

## Intäkt

En intäkt är en periodiserad inkomst. Det vill säga, inkomsten är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

## Jämförelsestörande poster

Kostnader och intäkter som inte tillhör den ordinarie verksamheten och som är viktigt att uppmärksamma vid jämförelse med andra perioder.

## Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

## Kostnader

En kostnad är en periodiserad utgift. Det vill säga, utgiften är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

## Långfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller senare än ett år från balansdagen.

## Omsättningstillgång

Tillgångar i likvida medel och kortfristiga fordringar med mera. Dessa tillgångar kan på kort sikt omsättas till likvida medel.

## Resultaträkning

Sammanställning av årets intäkter och kostnader som visar årets resultat (förändring av eget kapital).